

26. 03. 93

VP – AS – Fz – In – R

Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

A. Zielsetzung

Die Strukturreform der Bundeseisenbahnen soll die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöhen und sie in die Lage versetzen, an dem zu erwartenden künftigen Verkehrswachstum stärker als bisher teilzuhaben. Sie soll darüber hinaus die durch die bisherigen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) dem Bund erwachsende Haushaltsbelastung zurückführen und in berechenbaren Grenzen halten.

B. Lösung

Zur Umsetzung der Strukturreform sind fünf neue Gesetze und rund 130 Gesetzes- und Verordnungsänderungen erforderlich.

Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen

Die Sondervermögen DB und DR werden zu einem einheitlichen Bundeseisenbahnvermögen zusammengefaßt. Es wird intern in einen Unternehmerischen Bereich und einen Verwaltungsbereich gegliedert. Diesen Bereichen werden Vermögensrechte und Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens zugeordnet.

Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBAG)

Nach Zusammenfassung der Sondervermögen wird der Unternehmerische Bereich aus dem Bundeseisenbahnvermögen ausgeglie-

Fristablauf: 07. 05. 93

dert und in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Beamte des Bundeseisenbahnvermögens, die nicht ausscheiden oder beurlaubt werden, bleiben Beamte des Bundeseisenbahnvermögens und werden der DBAG durch Gesetz zugewiesen. Angestellte und Arbeiter des Bundeseisenbahnvermögens werden im Wege der Rechtsnachfolge unmittelbar Arbeitnehmer der DBAG.

Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes

Zusammen mit der Ausgliederung des Unternehmerischen Bereichs aus dem Bundeseisenbahnvermögen werden die hoheitlichen Aufgaben des Verwaltungsbereichs des Bundeseisenbahnvermögens auf ein zu errichtendes Eisenbahn-Bundesamt übertragen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für Eisenbahnen des Bundes und für Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Gesetz über den Bau und die Finanzierung der Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes

Mit diesem Gesetz übernimmt der Bund eine Infrastrukturfinanzierungsverpflichtung für die Schienenwege seiner Eisenbahnen, die nach einem Bedarfsplan ausgebaut werden. Das Gesetz entspricht dem Fernstraßenausbaugesetz. Das Eigentum an den Schienenwegen wird auf die DBAG übertragen. Die Förderung von Investitionen in die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes bleibt Aufgabe des Bundes.

Allgemeines Eisenbahngesetz

Im Rahmen der Strukturreform wird der Ordnungsrahmen für den gewerblichen Eisenbahnverkehr für alle Eisenbahnen neu gefaßt und zwar unter Berücksichtigung der Vorgaben in der Richtlinie 91/440 EWG, die bis zum 1. Januar 1993 in nationales Recht zu überführen war. Neu ist die Öffnung der Schienennetze der Eisenbahnen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ferner werden die sich aus dem Übergang der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr der bisherigen Bundeseisenbahnen auf die Länder ergebenden Folgeregelungen getroffen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Die Auswirkungen der Bahnreform auf den Bundeshaushalt ergeben sich aus einer Änderung der bisherigen Zuordnung der Belastungen. Die jährlichen Defizite der Bundeseisenbahnen wurden bisher durch Schuldaufnahme der Bundeseisenbahnen finanziert. Durch den Gesetzentwurf wird diese Finanzierungspraxis geändert.

Der Finanzbedarf des Bundeseisenbahnvermögens wird für die Jahre 1994 bis 2003 mit folgenden Beträgen (in Mrd. DM) festgesetzt:

1994	1995	1996	1997	1998
15,2	14,9	13,9	12,9	12,0
1999	2000	2001	2002	2003
11,0	10,4	9,6	8,8	7,7

Über das bisher im Finanzplan des Bundes eingestellte Ausgabevolumen für die Bundeseisenbahnen hinaus entsteht für den Bundeshaushalt ein zusätzlicher Finanzbedarf, der sich für die Jahre 1994 bis 2003 wie folgt berechnet:

Integrierte Modellrechnung Bundeshaushalt/Bundeseisenbahnvermögen

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	in Mrd. DM									
Einnahmen	11,0	11,3	11,6	12,0	12,0	12,2	12,2	12,3	12,6	13,1
Regionalisierung/ Mindereinnahmen	-7,4	-7,7	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0
Summe Einnahmen	3,6	3,6	3,6	4,0	4,0	4,2	4,2	4,3	4,6	5,1
Summe Ausgaben	43,0	43,8	42,7	42,8	44,5	43,5	42,6	41,7	40,9	40,0
Unterdeckung	39,4	40,2	39,1	38,7	40,4	39,4	38,4	37,4	36,3	34,9
Summe FiPL DB/DR 1218-1220	24,5	25,6	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4
Differenzbedarf ¹⁾	14,9	14,6	13,7	13,3	15,0	14,0	13,0	12,0	10,9	9,5

¹⁾ Ohne Zinsbelastung aus einer Nettokreditaufnahme im Bundeseisenbahnvermögen aus den Jahren 1994 und 1995

Mit diesen Beträgen ist für den noch zu beratenden Haushaltsentwurf 1994 und die Finanzplanung bis 1997 eine Obergrenze der Belastung festgestellt.

Dieser Finanzbedarf wird durch Leistungen aus dem Bundeshaushalt gedeckt, soweit hierfür zusätzliche Einnahmen ab 1994 aus dem Verkehrsbereich zur Verfügung stehen.

Soweit diese Einnahmen nicht ausreichen, wird das Bundeseisenbahnvermögen für 1994 und 1995 zu einer Nettokreditaufnahme von jeweils bis zu 9,5 Mrd. DM gesetzlich ermächtigt.

Bundesrat

Drucksache 131/93

26. 03. 93

VP – AS – Fz – In – R

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens
(Eisenbahnneuordnungsgesetz — ENeuOG)**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) — 910 04 — Bu 62/93 (NA 1)

Bonn, den 26. März 1993

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von der
Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Dr. Helmut Kohl

Fristablauf: 07. 05. 93

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

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

Artikel 1

Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen

§ 1

Zusammenführung der Bundeseisenbahnen

Das unter dem Namen „Deutsche Bundesbahn“ als nicht rechtsfähiges Sondervermögen verwaltete Bundeseisenbahnvermögen sowie das Sondervermögen Deutsche Reichsbahn (Artikel 26 des Einigungsvertrages) werden zu einem nicht rechtsfähigen Sondervermögen des Bundes zusammengeführt und vom Bund unter dem Namen „Bundeseisenbahnvermögen“ verwaltet.

§ 2

Vermögen des Bundeseisenbahnvermögens

Vermögensgegenstände und -rechte sowie Verbindlichkeiten der in § 1 genannten Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ sind Vermögensgegenstände und -rechte sowie Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens.

§ 3

Gliederung und Aufgaben des Bundeseisenbahnvermögens

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen ist in zwei Bereiche gegliedert:

1. Unternehmerischer Bereich; er umfaßt das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur;
2. Verwaltungsbereich.

(2) Das Bundeseisenbahnvermögen hat insbesondere folgende Aufgaben:

1. Erfüllung der in § 20 bestimmten Übertragungsverpflichtungen
2. Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben, die bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes von den in § 1 genannten Sondervermögen wahrgenommen worden sind, bis zur Errichtung des Eisenbahn-Bundesamtes gemäß § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom ... (BGBl. I S. ...),

3. die Verwaltung des Personals, welches gemäß § 13 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zugewiesen ist,

4. die Verwaltung der zinspflichtigen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens,

5. die Verwaltung und Verwertung der Liegenschaften, die nicht bahnotwendig im Sinne des § 20 Abs. 2 sind.

§ 4

Stellung im gerichtlichen und außergerichtlichen Verkehr

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen kann im Rechtsverkehr unter seinem Namen handeln, klagen und verklagt werden.

(2) Der allgemeine Gerichtsstand des Bundeseisenbahnvermögens wird durch den Sitz der Behörde bestimmt, die nach der in § 6 Abs. 6 genannten Verwaltungsordnung berufen ist, das Bundeseisenbahnvermögen im Rechtsstreit zu vertreten.

§ 5

Haftung des Bundes

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen ist von dem übrigen Vermögen des Bundes, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrennt zu halten.

(2) Für die Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens haftet der Bund nur mit diesem Vermögen. Das Bundeseisenbahnvermögen haftet nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Bundes.

(3) Von der Eintragung der nach § 1 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zu errichtenden Gesellschaft in das Handelsregister an haftet die Bundesrepublik Deutschland für die im Zeitpunkt der Eintragung bestehenden Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens mit Ausnahme der Verbindlichkeiten, die in § 20 Abs. 1 Satz 2 genannt sind. Satz 1 gilt entsprechend für Verbindlichkeiten, die das Bundeseisenbahnvermögen gemäß § 17 eingeht.

§ 6

Verwaltungsaufbau

(1) Die im Zeitpunkt der Zusammenführung der in § 1 genannten Sondervermögen bestehenden Dienst-

stellen dieser Sondervermögen werden Dienststellen des Bundeseisenbahnvermögens. Die in den Zentren der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn bestehenden Hauptverwaltungen und zugeordneten Zentralstellen werden zu einer Dienststelle des Bundeseisenbahnvermögens zusammengefaßt.

(2) Das Bundeseisenbahnvermögen wird vorbehaltlich der Regelungen in § 27 unter der Leitung eines Präsidenten verwaltet.

(3) Der Präsident vertritt das Bundeseisenbahnvermögen gerichtlich und außergerichtlich, soweit nicht die Verwaltungsordnung nach Absatz 6 etwas anderes bestimmt.

(4) Dienststellen des Bundeseisenbahnvermögens sind, soweit die Verwaltungsordnung nach Absatz 6 nichts anderes bestimmt, Bundesbehörden.

(5) Die Erfüllung der Aufgaben des Bundeseisenbahnvermögens ist öffentlicher Dienst.

(6) Im übrigen wird die Verwaltungsorganisation des Bundeseisenbahnvermögens nach Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister durch eine Verwaltungsordnung geregelt, soweit das Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes nichts anderes bestimmt. Die Verwaltungsordnung, die der Präsident aufstellt, bedarf der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr.

§ 7

Personalwesen

(1) Die Beamten, Angestellten und Arbeiter des Bundeseisenbahnvermögens stehen im Dienst des Bundes. Die Beamten sind unmittelbare Bundesbeamte.

(2) Die im Zeitpunkt der Zusammenführung bei den in § 1 Abs. 1 genannten Sondervermögen bestehenden Tarifverträge für die Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden gelten bis zum Neuabschluß von Tarifverträgen nach Absatz 3 weiter. Soweit ein Tarifvertrag im Zeitpunkt der Zusammenführung ohne Nachwirkung seine Geltung verliert, werden die durch Rechtsnormen dieses Tarifvertrages geregelten Rechte und Pflichten bis zum Neuabschluß eines Tarifvertrages Inhalt der betroffenen Arbeitsverhältnisse.

(3) Die Vergütungen, Löhne und Arbeitsbedingungen der Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden im Bereich des Bundeseisenbahnvermögens werden durch Tarifverträge geregelt, die mit den zuständigen Gewerkschaften zu schließen sind. Soweit die Vereinbarungen wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung geeignet sind, die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in anderen Zweigen der Bundesverwaltung zu beeinflussen, sind sie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister des Innern abzuschließen. Das Einvernehmen gilt als hergestellt, wenn der Bundesminister für Verkehr nicht binnen

einer Frist von einem Monat, gerechnet vom Eingang des Antrages auf Abschluß einer Tarifvereinbarung, entschieden hat.

(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, für die Beamten, die im Zeitpunkt unmittelbar vor der Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister Beamte des Bundeseisenbahnvermögens sind und gemäß § 13 Abs. 1, 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zu dieser Gesellschaft beurlaubt oder ihr zugewiesen sind, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und dem Bundesminister der Finanzen

1. nach Maßgabe des § 15 des Bundesbeamtengesetzes die Laufbahnen beim Bundeseisenbahnvermögen selbständig zu gestalten und Ausnahmeregelungen zu treffen,
2. besondere Arbeitszeitvorschriften zu erlassen und dabei von § 72 Abs. 2 des Bundesbeamtengesetzes abweichende Regelungen über die Verpflichtung der Beamten, über die regelmässige wöchentliche Arbeitszeit hinaus Dienst zu tun, sowie über den Ausgleich von Mehrarbeit zu treffen,

soweit es durch die Eigenart des Eisenbahnbetriebes dieser Gesellschaft begründet ist.

(5) Der Bundesminister für Verkehr kann auf Vorschlag des Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und dem Bundesminister der Finanzen ergänzende Bestimmungen über die Reise- und Umzugskosten der Beamten, die der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft gemäß § 13 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind, erlassen, soweit die Eigenart des Eisenbahnbetriebes es erfordert.

§ 8

Personalvertretung

(1) Spätestens drei Monate nach Eintragung der gemäß § 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zu gründenden Aktiengesellschaft in das Handelsregister finden beim Bundeseisenbahnvermögen Wahlen zu den Personalvertretungen sowie zu den Jugend- und Auszubildendenvertretungen statt. Wahlberechtigt und wählbar nach den §§ 13, 14 und 58 des Bundespersonalvertretungsgesetzes sind die Beamten, die nicht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft gemäß § 13 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind, sowie die Arbeitnehmer beim Bundeseisenbahnvermögen.

(2) Bis zur Neuwahl zu den Personalvertretungen nach Absatz 1 bleiben die im Zeitpunkt der Ausgliederung des Unternehmerischen Bereichs (§ 1 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes) bei den im Bereich des Bundeseisenbahnvermögens verbleibenden Dienststellen bestehenden örtlichen Personalvertretungen übergangsweise im Amt. Die Mitglieder des bei der Deutschen Bundesbahn und des bei der Deutschen Reichsbahn bestehenden Hauptpersonalrats bilden übergangsweise einen gemeinsamen

Hauptpersonalrat beim Bundeseisenbahnvermögen; bisherige Vorstandsmitglieder sind Vorstandsmitglieder des übergangsweise gebildeten Hauptpersonalrats.

(3) Die Vorsitzenden der bisher bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn bestehenden Hauptpersonalräte laden unverzüglich nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu der ersten Sitzung des gemeinsamen Hauptpersonalrats ein. Für die Wahl des Vorsitzenden und seines Stellvertreters gilt § 32 Abs. 2 des Bundespersonalvertretungsgesetzes entsprechend. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verpflichtet, den bei ihr beschäftigten Mitgliedern des gemeinsamen Hauptpersonalrats die Wahrnehmung ihrer Rechte und Pflichten ohne eine Minderung des Arbeitsentgelts zu ermöglichen. Für die Jugend- und Auszubildendenvertretungen gelten Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 erster Halbsatz sowie Satz 1 und 3 entsprechend; für die Wahl des Vorsitzenden und seines Stellvertreters findet § 60 Abs. 3 des Bundespersonalvertretungsgesetzes entsprechende Anwendung.

(4) Die Bildung der Wahlvorstände für die Wahlen gemäß Absatz 1 hat so rechtzeitig zu erfolgen, daß die dort genannte Frist eingehalten werden kann.

§ 9

Schwerbehindertenvertretung

(1) § 8 Abs. 1 gilt entsprechend für die Wahlen zu den Schwerbehindertenvertretungen im Bereich des Bundeseisenbahnvermögens.

(2) § 8 Abs. 2 Satz 1 gilt entsprechend für die bestehenden Schwerbehindertenvertretungen. Das Bundeseisenbahnvermögen und der in § 8 Abs. 2 Satz 2 genannte gemeinsame Hauptpersonalrat haben die bei der Deutschen Bundesbahn und bei der Deutschen Reichsbahn bestehenden Hauptschwerbehindertenvertretungen gemeinsam zu beteiligen. Zur Wahrnehmung der nach dem Schwerbehindertengesetz bestehenden Aufgaben und Rechte ist auch eine der beiden Hauptschwerbehindertenvertretungen allein befugt.

(3) Für die Bildung der Wahlvorstände für die Neuwahlen zu den Schwerbehindertenvertretungen gilt § 8 Abs. 4 entsprechend. Die beiden Hauptschwerbehindertenvertretungen bestellen gemeinsam den Wahlvorstand für die Neuwahl der Hauptschwerbehindertenvertretung beim Bundeseisenbahnvermögen.

§ 10

Vorgesetzte

(1) Der Bundesminister für Verkehr ist oberster Dienstvorgesetzter und Vorgesetzter des Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens. Der Präsident ist oberster Dienstvorgesetzter der Beamten und Vorgesetzter aller Beamten, Angestellten und Arbeiter des Bundeseisenbahnvermögens.

(2) Der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens ist oberste Dienstbehörde. Beamtenrechtliche Entscheidungen über Bundesbeamte mit festen Gehältern und Gehältern der obersten Besoldungsgruppe der Besoldungsordnungen ergehen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr nach Maßgabe der Verwaltungsordnung. Die Verwaltungsordnung bestimmt die Dienstposten, deren Besetzung der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr bedarf.

§ 11

Verwendung auf anderen Dienstposten

Der Präsident oder die von ihm bestimmten Dienststellen des Bundeseisenbahnvermögens können einen Beamten vorübergehend auf einem anderen Dienstposten von geringerer Bewertung unter Belassung seiner Amtsbezeichnung und seiner Dienstbezüge verwenden, wenn

1. dienstliche Gründe beim Bundeseisenbahnvermögen oder
2. dienstliche oder betriebliche Gründe bei einer Gesellschaft, der der Beamte gemäß § 13 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen ist,

es erfordern. Dienstliche Gründe im Sinne der Nummern 1 und 2 sind solche, die sich aus Änderungen der Organisation des Bundeseisenbahnvermögens oder der Gesellschaft ergeben.

§ 12

Besoldungsrechtliche Regelungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und dem Bundesminister der Finanzen nach Maßgabe sachgerechter Bewertung höhere Obergrenzen für Beförderungssämter als in § 26 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes oder in den Verordnungen zu § 26 Abs. 4 Nr. 1 und 2 des Bundesbesoldungsgesetzes bestimmt zuzulassen, soweit dies erforderlich ist, um zu vermeiden, daß der Abbau von Planstellen zu einer Verschlechterung der Beförderungsverhältnisse führt.

(2) § 18 des Bundesbesoldungsgesetzes findet mit der Maßgabe Anwendung, daß gleichwertige Tätigkeiten bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft als amtsgemäße Funktionen gelten. § 11 bleibt unberührt.

§ 13

Gesetzliche Sozialeinrichtungen

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen führt für seinen Bereich auf dem Gebiet der Krankenversicherung die Aufgaben der bisherigen Bundeseisenbahnen weiter.

(2) Für den Bereich der gesetzlichen Rentenversicherung wird die bisherige Bundesbahn-Versicherungsanstalt unter dem Namen „Bahnversicherungsanstalt“ als rechtsfähige Körperschaft des öffentlichen Rechts mit Selbstverwaltung weitergeführt. Die Zuständigkeit der Bahnversicherungsanstalt, ihre Beziehungen zum Bundeseisenbahnvermögen und die Aufsicht über die Bahnversicherungsanstalt richten sich nach den Vorschriften des Vierten und Sechsten Buches Sozialgesetzbuch.

(3) Anstelle der Bundesbahn-Ausführungsbehörde für Unfallversicherung wird eine rechtlich selbständige Eisenbahn-Unfallkasse geschaffen.

(4) Die Zuständigkeiten der Bahnversicherungsanstalt Abteilung A, der Bundesbahn-Betriebskrankenkasse sowie der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse, auch für den Fall der Vereinigung der beiden Kassen zur Bahnbetriebskrankenkasse, erstrecken sich auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft.

§ 14

Krankenversorgung der Beamten des Bundeseisenbahnvermögens

(1) Die Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten als betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn im Sinne des § 27 des Bundesbahngesetzes ist mit Inkrafttreten dieses Gesetzes in ihrem Bestand geschlossen und wird mit dem Ziel der Abwicklung in der bestehenden Rechtsform einer Körperschaft des öffentlichen Rechts nach Maßgabe von Satzung und Tarif weitergeführt.

(2) Der Beitrag zur Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten berechnet sich entsprechend § 28 der Satzung für jedes Kalenderjahr nach der Beitragstafel (Anhang IV der Satzung) in der am Tage vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung, jedoch unter Zugrundelegung der am letzten Tag des vorangegangenen Kalenderjahres geltenden Fassung der Besoldungsordnung A. Der Prozentsatz nach der Beitragstafel ist, unter Anrechnung der sich aus Satz 1 ergebenden Veränderungen, der durchschnittlichen Kostenentwicklung im allgemeinen Gesundheitswesen anzupassen. Maßgebend hierfür ist der Prozentsatz, der sich im Vergleich der Ausgaben der gesetzlichen Krankenversicherung zu denen des jeweiligen Vorjahres ergibt. Der sich aus den Beitragsanpassungen ergebende Prozentsatz nach der Beitragstafel darf

1. für Mitglieder mit mitversicherten Angehörigen den halben Beitragssatz der Rentner der Bahnbetriebskrankenkasse,
2. für Mitglieder ohne mitversicherte Angehörige zwei Drittel des vorgenannten Beitragssatzes,

nicht übersteigen.

(3) Tarifänderungen der Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten oder Änderungen hinsichtlich des erstattungsfähigen Betrages, die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgen, gehen, soweit es sich

nicht um Anpassungen an das Beihilferecht des Bundes handelt, zu Lasten der Versicherten.

(4) Tarifaufgaben der Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten, die durch den auf der Grundlage von Repräsentativuntersuchungen ermittelten beihilfeentsprechenden Zuschuß des Bundes (§ 27 der Satzung) und den nach Absatz 2 bemessenen Beitrag der Mitglieder nicht gedeckt werden, gehen zu Lasten des Bundes. Ändert sich der beihilfeentsprechende Zuschuß auf Grund von Änderungen des Beihilferechts, ist der Beitrag entsprechend anzupassen.

(5) Klinik und Klinikfonds der Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten werden bis zum Abschluß der Abwicklung nach Absatz 1 weitergeführt und anschließend einem Sozialversicherungsträger (Bahnbetriebskrankenkasse, ersatzweise Bahnversicherungsanstalt) übergeben.

§ 15

Betriebliche Sozialeinrichtungen, Selbsthilfeeinrichtungen

(1) Die Bundesbahnversicherungsanstalt Abteilung B als betriebliche Sozialeinrichtung des bisherigen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn wird beim Bundeseisenbahnvermögen als Bahnversicherungsanstalt Abteilung B weitergeführt. Die Satzung der Bundesbahnversicherungsanstalt Abteilung B findet jedoch nur auf Arbeitnehmer Anwendung, die vor der Zusammenführung der in § 1 genannten Sondervermögen in der Zusatzversicherung der Bundesbahnversicherungsanstalt Abteilung B versichert waren. Für ab dem Zeitpunkt der Zusammenführung der in § 1 genannten Sondervermögen beim Bundeseisenbahnvermögen abzuschließenden neuen Arbeits- und Ausbildungsverhältnisse kann die Zusatzversicherung bei der Bundesbahnversicherungsanstalt Abteilung B begründet werden. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft kann sich an der Bundesbahnversicherungsanstalt Abteilung B beteiligen.

(2) Die in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführten übrigen betrieblichen Sozialeinrichtungen und die anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen der bisherigen Bundeseisenbahnen werden für den Bereich des Bundeseisenbahnvermögens aufrechterhalten und nach den bisherigen Grundsätzen weitergeführt. Hierfür werden im Wirtschaftsplan des Bundeseisenbahnvermögens angemessene Beträge bereitgestellt. Soweit gleichartige Einrichtungen der Bundesverwaltung durch Zuweisung von Bundesmitteln unterstützt werden, sollen beim Bundeseisenbahnvermögen dieselben Grundsätze angewendet werden.

(3) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft kann die einzelnen in der Anlage zu Absatz 2 aufgeführten Einrichtungen anerkennen oder sich an ihnen beteiligen.

(4) Nach Abgabe von Erklärungen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft über ihre Beteiligung oder die Anerkennung gemäß Absatz 2 Satz 4 und Absatz 3 befindet das Bundeseisenbahnvermögen darüber, ob und unter welchen Voraussetzungen die betriebli-

chen Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen weitergeführt werden.

(5) Werden rechtlich unselbständige betriebliche Sozialeinrichtungen der bisherigen Bundeseisenbahnen nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens rechtlich verselbständigt, sind diese von der Zahlung von Steuern und Gebühren aus Anlaß der Änderung der Rechtsform einschließlich der Kosten für notwendige Eigentumsübertragungen befreit.

§ 16

Wirtschaftsführung

(1) Die nicht durch eigene Einnahmen gedeckten Aufwendungen des Bundeseisenbahnvermögens werden aus dem Bundeshaushalt getragen. Jahresüberschüsse des Bundeseisenbahnvermögens sind zur Tilgung seiner Schulden zu verwenden.

(2) Das Bundeseisenbahnvermögen stellt für jedes Kalenderjahr rechtzeitig vor dessen Beginn einen Wirtschaftsplan auf. In ihn sind die erwarteten Erlöse und Aufwendungen einzustellen, insbesondere aus der Abrechnung der Personalkosten nach §§ 21 und 22 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes sowie aus der Verwertung von Liegenschaften. Der Wirtschaftsplan umfaßt ferner einen Schuldentilgungsplan sowie einen Stellenplan. Der Wirtschaftsplan ist in Einnahmen und Ausgaben auszugleichen. Für die Aufstellung und Ausführung des Wirtschaftsplans sowie für die Zahlungen, Buchführung und Rechnungslegung gelten die Vorschriften der Bundeshaushaltsordnung entsprechend.

(3) Der Wirtschaftsplan bedarf der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen. Das gleiche gilt für wesentliche Änderungen während des Kalenderjahres. Abweichungen im Stellenplan bedürfen stets der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr und den Bundesminister der Finanzen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann mit Einwilligung des Bundesministers der Finanzen zulassen, daß das Bundeseisenbahnvermögen die zur Durchführung seiner Aufgaben und zur Erfüllung rechtlich begründeter Verpflichtungen unvermeidbaren Ausgaben leistet, wenn der Wirtschaftsplan zu Beginn des neuen Kalenderjahres noch nicht genehmigt ist.

(5) Verfügungen über Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte, deren Wert im Einzelfall 10 Millionen Deutsche Mark übersteigt, bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen.

§ 17

Kreditaufnahme

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen wird ermächtigt, Kredite aufzunehmen

1. in Höhe von jeweils bis zu 9,5 Milliarden Deutsche Mark in den Jahren 1994 und 1995 zur Deckung seiner Aufwendungen, soweit diese nicht aus dem Bundeshaushalt gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1 getragen werden,
2. zur Tilgung seiner bis zum 31. Dezember 1993 auf dem Kapitalmarkt aufgenommenen Verbindlichkeiten in Höhe von (70,4) Milliarden Deutsche Mark,
3. zur Deckung anfallender Zins- und Kreditbeschaffungskosten,
4. zum Zwecke des Ankaufs von Schuldtiteln des Sondervermögens im Wege der Marktpflege jährlich bis zu zehn vom Hundert der umlaufenden Schuldtitel.

Dem Kreditrahmen nach Satz 1 Nr. 2 wachsen die Beträge zur Tilgung der Kredite zu, die im jeweiligen Kalenderjahr fällig werden, soweit die Tilgung nicht aus Überschüssen des Sondervermögens erbracht werden kann.

(2) Das Bundeseisenbahnvermögen wird ermächtigt, ab Oktober eines Wirtschaftsjahres Kredite im Vorgriff auf die Kreditermächtigung des nächsten Wirtschaftsjahres bis zu vier vom Hundert des Kreditrahmens nach Absatz 1 Nr. 2 aufzunehmen. Die danach aufgenommenen Kredite sind auf die Kreditermächtigung des nächsten Wirtschaftsjahres anzurechnen.

(3) Die Kreditaufnahme erfolgt durch die Ausgabe von Schuldverschreibungen und Schatzwechseln oder durch Aufnahme von Darlehen gegen Schuldschein. Die Kreditaufnahme bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen.

(4) Die Schuldurkunden des Bundeseisenbahnvermögens stehen den Schuldurkunden des Bundes gleich. § 5 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 bleibt unberührt. Die Schuldurkunden werden durch die Bundesschuldenverwaltung ausgefertigt.

(5) Die Schulden des Bundeseisenbahnvermögens werden nach den für die Verwaltung der allgemeinen Bundesschuld jeweils geltenden Grundsätzen durch die Bundesschuldenverwaltung verwaltet.

§ 18

Jahresabschluß und Berichtspflicht

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen stellt am Schluß eines jeden Kalenderjahres die Jahresrechnung für das Sondervermögen auf. Die Jahresrechnung muß den Bestand des Sondervermögens einschließlich der Forderungen und Verbindlichkeiten erkennen lassen sowie die Einnahmen und Ausgaben nachweisen.

(2) Das Bundeseisenbahnvermögen berichtet dem Bundesminister für Verkehr jährlich über seine Tätigkeit, und zwar gliedert nach

1. Personaleinsatz und Personalkosten
2. Verwaltung der Verbindlichkeiten
3. Verwertung von Grundstücken.

(3) Das Bundeseisenbahnvermögen ist verpflichtet, dem Bundesminister für Verkehr auf Verlangen Auskunft über die wesentlichen Vorgänge in der Verwaltung und Wirtschaftsführung des Bundeseisenbahnvermögens zu erteilen.

§ 19

Haushalts- und Wirtschaftsprüfung

(1) Der Bundesrechnungshof prüft die Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundeseisenbahnvermögens. Teil V der Bundeshaushaltsordnung ist entsprechend anzuwenden.

(2) Der Bundesminister für Verkehr und im Einvernehmen mit ihm der Bundesminister der Finanzen können den Vorprüfstellen Prüfungsaufträge erteilen.

§ 20

Übertragungsverpflichtung des Bundeseisenbahnvermögens

(1) Die Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) ist berechtigt und verpflichtet, der nach § 1 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zu gründenden Deutsche Bahn Aktiengesellschaft aus dem Bestand des Sondervermögens „Bundeseisenbahnvermögen“ alle Liegenschaften (Grundstücke, Teile hiervon, grundstücksgleiche Rechte, beschränkte dingliche Rechte) sowie sonstiges Vermögen zu übertragen, soweit dies für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur notwendig (bahnnotwendig) ist. Im übrigen sind die nicht zinspflichtigen Verbindlichkeiten sowie die durch dingliche Rechte an den zu übertragenden Liegenschaften gesicherten Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zu übertragen.

(2) Sind zum Bundeseisenbahnvermögen gehörende Liegenschaften nicht unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig, so ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) berechtigt und verpflichtet, der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft solche Liegenschaften insoweit zu übertragen, als die Bahnnotwendigkeit nachgewiesen ist. Bis zur Übertragung gemäß Satz 1 erhält die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft die Liegenschaften unentgeltlich zur Nutzung mit der Maßgabe, über Veränderungen an diesen Liegenschaften 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.

(3) Nicht bahnnotwendige Liegenschaften, insbesondere das nicht betrieblichen Zwecken dienende ehemalige Reichsbahnvermögen (Vorratsvermögen)

in Berlin (West), verbleiben beim Bundeseisenbahnvermögen.

(4) Die Bundesrepublik Deutschland garantiert, daß die Summe der entsprechend den §§ 7, 9 und 10 des D-Markbilanzgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4140-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 10 Abs. 24 des Gesetzes vom 19. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2355), bewerteten bahnnotwendigen Liegenschaften mindestens fünf Milliarden Deutsche Mark beträgt. Diese Garantie erlischt spätestens am 31. Dezember 2001.

§ 21

Vermögensübergang

Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens, die unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig sind, gehen auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft mit dem Tag ihrer Eintragung in das Handelsregister über. Die Garantie gemäß § 20 Abs. 4 erlischt, wenn die Summe der nach Satz 1 übergegangenen Liegenschaften fünf Milliarden Deutsche Mark übersteigt.

§ 22

Verfügungsbefugnis der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

(1) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist zur Verfügung über Liegenschaften befugt, wenn die Bundesrepublik Deutschland Bundeseisenbahnvermögen, die Bundesrepublik Deutschland Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“, die Deutsche Reichsbahn oder einer der in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführten Rechtsvorgänger dieser Eisenbahnen im Grundbuch als Eigentümer oder dinglich Berechtigter oder in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet noch als Rechtsträger von Volkseigentum eingetragen ist. Im Rahmen der Verfügungsbefugnis dürfen Verpflichtungen vorbehaltlich der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Vertretung nur im eigenen Namen eingegangen werden. Wird im Rahmen der Verfügungsbefugnis Besitz an einem Grundstück oder Gebäude überlassen, so gilt § 571 des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend.

(2) Die Verfügungsbefugnis des Eigentümers des Grundstücks oder eines sonstigen Verfügungsberechtigten bleibt unberührt. Auf Grund des Absatz 1 vorgenommene Rechtsgeschäfte gelten als solche des Berechtigten. § 39 Abs. 1 der Grundbuchordnung findet keine Anwendung.

(3) Die Verfügungsbefugnis nach Absatz 1 endet, wenn in Ansehung der in Absatz 1 genannten Rechte ein Übergabebescheid nach § 23 vollziehbar geworden und ein Antrag auf entsprechende Grundbuchberichtigung unter Beifügung des Bescheides bei dem zuständigen Grundbuchamt eingegangen ist. § 878 des Bürgerlichen Gesetzbuches ist entsprechend anzuwenden. Der Verfügungsbefugte gilt in den Fällen des Satzes 1 weiterhin als befugt, eine Verfügung

vorzunehmen, zu deren Vornahme er sich wirksam verpflichtet hat, wenn vor dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt die Eintragung einer Vormerkung zur Sicherung dieses Anspruchs bei dem Grundbuchamt beantragt worden ist.

(4) Die auf Grund von Verfügungen nach Absatz 1 Satz 1 veräußerten Liegenschaften sowie der hierbei erzielte Erlös sind dem Bundeseisenbahnvermögen mitzuteilen. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verpflichtet, einen Betrag in Höhe des Erlöses, mindestens aber in Höhe des Wertes des Vermögensgegenstandes, dem Bundeseisenbahnvermögen auszuführen, wenn ihm der Gegenstand durch einen vollziehbaren Übergabebescheid zugeordnet wird.

(5) Die in Absatz 1 Satz 1 genannte Anlage kann durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Justiz geändert werden, um andere Rechtsvorgänger der Bundesrepublik Deutschland Bundeseisenbahnvermögen, der Bundesrepublik Deutschland Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ oder der Deutschen Reichsbahn aufzunehmen.

§ 23

Feststellung des Übergangs und Vornahme der Übertragung

(1) Der Übergang von Liegenschaften aus dem Bundeseisenbahnvermögen auf Grund des § 21 auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft wird durch einen Übergabebescheid festgestellt. Durch einen solchen Bescheid können Vermögensgegenstände auch zur Erfüllung der in § 20 genannten Verpflichtung auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft übertragen werden. Den Übergabebescheid erläßt das Bundeseisenbahnvermögen auf Antrag der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder von Amts wegen. In den Fällen des Artikels 26 Abs. 1 Satz 2 des Einigungsvertrages ist durch Zuordnungsbescheid nach dem Vermögenszuordnungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. August 1992 (BGBl. I S. 1464) zu entscheiden.

(2) Der Übergabebescheid ist nach Ablauf von vier Wochen ab seiner Bekanntgabe an den Begünstigten vollziehbar, wenn dieser nicht vorher schriftlich bei dem Bundeseisenbahnvermögen ein Schiedsverfahren nach § 24 beantragt. Wenn durch den Übergabebescheid Liegenschaften übertragen werden sollen, gehen diese mit Eintritt seiner Vollziehbarkeit auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft über. Soweit die in dem Übergabebescheid bezeichneten Liegenschaften in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet belegen sind, hat das Bundeseisenbahnvermögen dem Präsidenten der Oberfinanzdirektion, in deren Gebiet das Recht belegen ist, eine Abschrift des Übergabebescheides zu übersenden.

(3) In dem Übergabebescheid ist das zu übertragende Recht gemäß § 28 der Grundbuchordnung zu bezeichnen. Soll nur der Teil eines Grundstücks übertragen werden oder ist eine Bezeichnung entsprechend Satz 1 nicht möglich, so kann dem Übergabebescheid eine Grundstückskarte beigelegt werden,

in der Lage und Umfang des Grundstücks und des übertragenen Teils graphisch dargestellt und in einer mit der obersten für die Führung des Liegenschaftskatasters zuständigen Landesbehörde abgestimmten Weise bezeichnet werden; die Karte darf im Maßstab nicht kleiner als 1 zu 1 000 sein. Wenn der Übergabebescheid mit einer Grundstückskarte versehen ist, dient dieser bis zur Durchführung der Vermessung als Ersatz für das amtliche Verzeichnis der Grundstücke im Sinne von § 2 Abs. 2 der Grundbuchordnung. Einer Teilungsgenehmigung bedarf es nicht.

(4) Nach Eintritt der Vollziehbarkeit des Übergabebescheides ersucht das Bundeseisenbahnvermögen das zuständige Grundbuchamt um Berichtigung des Grundbuchs entsprechend dem Bescheid. In den in Absatz 2 Satz 3 genannten Fällen kann der Präsident der Oberfinanzdirektion das Grundbuchamt ersuchen, bei dem Recht eine Vormerkung auf Übertragung des Rechts auf einen Zuordnungsberechtigten einzutragen. Einer Angabe des Begünstigten aus der Vormerkung bedarf es nicht. Die Vormerkung darf nur gelöscht werden, wenn der Präsident der Oberfinanzdirektion dem zustimmt. Gebühren für die Grundbuchberichtigung sowie die Eintragung und Löschung von Vormerkungen werden in diesen Fällen nicht erhoben.

(5) Die Übertragung oder Feststellung durch Übergabebescheid ersetzt die Zuordnung des Vermögens nach Artikel 26 des Einigungsvertrages und vergleichbaren Vorschriften. Rechte Dritter in bezug auf den übertragenen Vermögenswert, insbesondere Rückübertragungsansprüche nach dem Vermögensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. August 1992 (BGBl. I S. 1446), bleiben unberührt. Wer vor dem Rechtsübergang vom Bundeseisenbahnvermögen Berichtigung des Grundbuchs, auch auf Grund einer abweichenden Vermögenszuordnung, verlangen konnte, kann die Einräumung eines der Berichtigung entsprechenden Rechtszustands von dem Begünstigten verlangen. Soweit dazu Rechte übertragen werden müssen, kann dies durch Übergabebescheid des Bundeseisenbahnvermögens geschehen.

§ 24

Schiedsstelle

(1) Auf Antrag des Begünstigten entscheidet eine Schiedsstelle darüber,

1. inwieweit die in dem Übergabebescheid genannten Liegenschaften bahnotwendig sind,
2. ob die Ablehnung des Erlasses eines Übergabebescheides hinsichtlich einer beanspruchten Liegenschaft rechtmäßig ist.

Die Schiedsstelle kann auch angerufen werden, wenn das Bundeseisenbahnvermögen auf Antrag des Begünstigten ohne zureichenden Grund innerhalb einer Frist von drei Monaten nicht entschieden hat. Im übrigen steht dem Begünstigten ein Rechtsmittel nicht zu.

(2) Soweit der Antrag begründet ist, entscheidet die Schiedsstelle durch Schiedsspruch, welche Liegen-

schaften in welchem Umfang übertragen werden. Der Schiedsspruch steht einem vollziehbaren Übergabebescheid gleich; § 23 Abs. 3 gilt sinngemäß.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Justiz durch Rechtsverordnung in Anlehnung an die Vorschriften des Zehnten Buches der Zivilprozeßordnung das Verfahren der Schiedsstelle und deren Besetzung zu regeln. In dieser Rechtsverordnung kann auch geregelt werden, ob und in welcher Höhe eine Vergütung gezahlt wird.

§ 25

Verwaltungsvorschriften

Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der §§ 20 bis 24 erläßt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen.

§ 26

Anwendung von Vorschriften auf ausgegliederte Gesellschaften

(1) Die §§ 7 Abs. 4, 5, § 11 Nr. 2, § 12 Abs. 2 sowie § 15 Abs. 1 Satz 4, Abs. 3 gelten entsprechend für die nach § 2 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes ausgegliederten Gesellschaften. Für nach § 3 Abs. 3 des genannten Gesetzes ausgegliederte Gesellschaften gilt Satz 1 mit der Maßgabe, daß der neue Rechtsträger Geschäftstätigkeiten im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 oder 2 des genannten Gesetzes ausübt.

(2) Die Ansprüche aus § 20 Abs. 1 können von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft nur auf die nach § 2 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes ausgegliederten Gesellschaften übertragen werden. Auf Antrag der begünstigten Gesellschaft kann die Erfüllung dieser Ansprüche nach Maßgabe der §§ 23 und 24 durch Bescheid des Bundeseisenbahnvermögens erfolgen. Die Zugehörigkeit einer Liegenschaft zum Vermögen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft kann auch im Falle ausgegliederter Gesellschaften durch Übergabebescheid festgestellt werden.

§ 27

Übergangsregelung

(1) Bis zur Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister wird das Bundeseisenbahnvermögen auf der Grundlage der bestehenden Verwaltungsordnungen der bisherigen Bundeseisenbahnen, ausgenommen die Vorschriften über den Verwaltungsrat, unter Leitung des Vorstandes dieser Eisenbahnen verwaltet. Die §§ 6 Abs. 3, §§ 10 und 11 gelten insoweit entsprechend.

(2) Die in § 6 Abs. 1 Satz 2 genannte Dienststelle des Bundeseisenbahnvermögens führt bis zur Eintragung der Gesellschaft die Bezeichnung „Hauptverwaltung des Bundeseisenbahnvermögens“.

(3) Für die Beamten, die am Tage vor Inkrafttreten dieses Gesetzes Anspruch auf die Zulage nach Nummer 7 der Vorbemerkungen zu den Bundesbesoldungsordnungen A und B oder nach Nummer 3 der

Vorbemerkungen zur Bundesbesoldungsordnung C haben, wird die Stellenzulage für die Dauer der Verwendung beim Bundeseisenbahnvermögen bis zum Zeitpunkt der Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister weiter gewährt.

(4) Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes enden die Ämter der Mitglieder der Verwaltungsräte der bisherigen Bundeseisenbahnen.

§ 28

Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen auf Grund dieses Gesetzes bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

§ 29

Auflösung des Bundeseisenbahnvermögens

Die Bundesregierung wird ermächtigt, frühestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes durch Organisationsakt das Bundeseisenbahnvermögen aufzulösen und die von ihm noch wahrgenommenen Aufgaben auf das Eisenbahn-Bundesamt, den Bundesminister für Verkehr oder die Bundesschuldenverwaltung zu übertragen.

Anlage zu § 15 Abs. 2

A. Betriebliche Sozialeinrichtungen der bisherigen Bundeseisenbahnen

1. Bundesbahn-Sozialwerk (BSW)
2. Bahnsozialwerk der DR (BSw-DR)
3. Bundesbahn-Hausbrandversorgung (BHbv)
4. Bahn-Hausbrandversorgung (BHbv)
5. Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften (EWG)

B. Selbsthilfeeinrichtungen der bisherigen Bundeseisenbahnen

1. Eisenbahn-Waisenhort (EWH)
2. Bundesbahn-Landwirtschaft (BLw)
3. Bahn-Landwirtschaft (BLw-DR)
4. Eisenbahner Sportvereine (ESV)
Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine e. V. (VDES)
5. Bundesbahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren (BZAL)
6. DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
7. Eisenbahner-Baugenossenschaften (EBG)
8. Sparda-Banken, Verband der Sparda-Banken

Anlage zu § 22 Abs. 1

Rechtsvorgänger

Deutsches Reich Reichseisenbahnvermögen

Artikel 2

**Gesetz über die Gründung
einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
(Deutsche Bahn Gründungsgesetz — DBGrG)**

ERSTER ABSCHNITT

Gründung

§ 1

Errichtung der Gesellschaft

(1) Aus dem Bundeseisenbahnvermögen sind in Erfüllung der in § 20 Abs. 1 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen vom . . . (BGBL. I S. . . .) enthaltenen Verpflichtungen mit Ausnahme der dort genannten Liegenschaften die Teile, die zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur notwendig sind, auf eine dadurch gegründete neue Aktiengesellschaft auszugliedern.

(2) Die Aktiengesellschaft führt die Firma „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB)“.

§ 2

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

(1) Aus der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sind spätestens drei Jahre nach ihrer Eintragung im Handelsregister die Bereiche „Personenverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ auf dadurch neu gegründete Aktiengesellschaften auszugliedern.

(2) Spätestens fünf Jahre nach der Ausgliederung gemäß Absatz 1 ist 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.

§ 3

Gegenstand des Unternehmens

(1) Gegenstand des Unternehmens der Gesellschaft ist

1. das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und Personen;

2. das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur; dazu zählen insbesondere die Planung, der Bau, die Unterhaltung sowie die Führung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme;

3. Geschäftstätigkeiten in dem Eisenbahnverkehr verwandten Bereichen.

(2) Durch Änderung der Satzung der Gesellschaft kann der Gegenstand des Unternehmens erweitert werden.

(3) Die Gesellschaft kann sich an Unternehmen gleicher oder verwandter Art beteiligen sowie solche Unternehmen gründen und erwerben. Sie kann unbeschadet der in § 2 genannten Verpflichtung Teile des Gegenstandes ihres Unternehmens im Sinne des Absatzes 1 ganz oder teilweise in solche Unternehmen ausgliedern und sich auf Leitungsaufgaben beschränken.

§ 4

Ausgliederungsplan

(1) Der Vorstand des Bundeseisenbahnvermögens hat spätestens einen Monat nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einen Ausgliederungsplan aufzustellen, der notariell beurkundet werden muß. Der Ausgliederungsplan ist unverzüglich nach seiner notariellen Beurkundung dem Bundesminister für Verkehr zuzuleiten.

(2) Der Ausgliederungsplan muß mindestens folgende Angaben enthalten:

1. die Vereinbarung über die Übertragung der Teile des Unternehmerischen Bereichs des Bundeseisenbahnvermögens im Sinne des § 1 Abs. 1 jeweils als Gesamtheit gegen Gewährung von Aktien der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft;
2. den Zeitpunkt, von dem an diese Aktien einen Anspruch auf einen Anteil am Bilanzgewinn gewähren, sowie alle Besonderheiten in bezug auf diesen Anspruch;
3. den Zeitpunkt, von dem an die Handlungen des Bundeseisenbahnvermögens im Unternehmerischen Bereich als für Rechnung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft vorgenommen gelten (Ausgliederungszeitpunkt);
4. jeden besonderen Vorteil, der einem Mitglied des Vorstandes des Bundeseisenbahnvermögens oder einem Mitglied des Vorstandes oder des Aufsichtsrates der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder einem Abschlußprüfer gewährt wird;
5. die genaue Bezeichnung und Aufteilung der Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens, die der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft übertragen werden; § 15 bleibt unberührt. Soweit für die Übertragung von Gegenständen im Falle der Einzelrechtsnachfolge in den allgemeinen Vorschriften eine besondere Art der Bezeichnung bestimmt ist, sind diese Regelungen auch hier anzuwenden. Im übrigen kann auf Urkunden wie Bilanzen und Inventare Bezug genommen werden, deren Inhalt

eine Zuweisung des einzelnen Gegenstandes ermöglicht.

(3) Im Ausgliederungsplan muß die Satzung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft enthalten sein oder festgestellt werden.

§ 5

Anwendung des Gründungsrechts

(1) Auf die Gründung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sind die für ihre Rechtsform geltenden Gründungsvorschriften anzuwenden, soweit sich aus diesem Gesetz nichts anderes ergibt. Den Gründern steht die Bundesrepublik Deutschland gleich.

(2) Der Bundesminister für Verkehr bestellt den ersten Aufsichtsrat, den ersten Vorstand sowie für das erste Voll- oder Rumpftgeschäftsjahr den ersten Abschlußprüfer.

§ 6

Wirksamwerden des Ausgliederungsplanes

Der Ausgliederungsplan wird nur wirksam, wenn ihm der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen schriftlich zustimmt.

§ 7

Anmeldung und Eintragung im Register

Die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft haben die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft bei dem Gericht, in dessen Bezirk sie ihren Sitz haben soll, zur Eintragung in das Handelsregister anzumelden. Der Anmeldung sind außer den sonst erforderlichen Unterlagen auch in Ausfertigung oder öffentlich beglaubigter Abschrift oder, soweit sie nicht notariell beurkundet werden müssen, in Urschrift oder Abschrift der Ausgliederungsplan sowie die Zustimmungserklärung des Bundesministers für Verkehr beizufügen.

§ 8

Wirkung der Eintragung

(1) Die Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister hat folgende Wirkung:

1. Die ausgegliederten Teile des Bundeseisenbahnvermögens einschließlich der Verbindlichkeiten gehen entsprechend der im Ausgliederungsplan vorgesehenen Aufteilung jeweils als Gesamtheit auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft über. Gegenstände, die nicht durch Rechtsgeschäft übertragen werden können, verbleiben in Eigentum oder Inhaberschaft des Bundeseisenbahnvermögens.

2. Die Bundesrepublik Deutschland wird entsprechend dem Ausgliederungsplan alleinige Aktionärin der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft.

3. Der Mangel der notariellen Beurkundung des Ausgliederungsplanes wird geheilt.

(2) Mängel der Ausgliederung lassen die Wirkungen der Eintragung nach Absatz 1 unberührt.

§ 9

Schutz der Gläubiger

(1) Durch den Übergang der Verbindlichkeiten auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft wird das Bundeseisenbahnvermögen von der Haftung für diese Verbindlichkeiten nicht befreit. § 418 des Bürgerlichen Gesetzbuches ist nicht anzuwenden. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und das Bundeseisenbahnvermögen haften für diese Verbindlichkeiten als Gesamtschuldner. Im Verhältnis der Gesamtschuldner zueinander ist die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft allein verpflichtet.

(2) Die Ansprüche der Gläubiger gegen das Bundeseisenbahnvermögen aus den im Ausgliederungsplan aufgeführten Verbindlichkeiten verjähren in fünf Jahren, falls die Verjährung nach allgemeinen Vorschriften nicht schon früher eintritt. Die Verjährung beginnt mit dem Tage, an dem die Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister nach § 10 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches als bekanntgemacht gilt. Wird der Anspruch des Gläubigers erst nach diesem Zeitpunkt fällig, so beginnt die Verjährung mit dem Zeitpunkt der Fälligkeit.

(3) Für Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens, die nicht auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft übergegangen sind, haftet die Gesellschaft nicht.

§ 10

Eröffnungsbilanz

(1) Die Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist auf den Tag ihrer Eintragung im Handelsregister zu erstellen. Für die Frist zur Aufstellung gilt § 264 Abs. 1 Satz 3 des Handelsgesetzbuches entsprechend.

(2) Für die Bewertung der Grundstücke gelten die §§ 7, 9 und 10 des D-Markbilanzgesetzes entsprechend. Für die übrigen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und die Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens gilt § 253 Abs. 2 und 3 des Handelsgesetzbuches.

(3) Die auf Grund des § 21 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft übergegangenen Liegenschaften sind, soweit ihre Erfassung und Bewertung wegen der besonderen Verhältnisse im Bereich des Bundeseisenbahnvermögens bis zur Aufstellung der Eröffnungsbilanz nicht vorgenommen werden konnten, in ihrer Bilanz

zunächst nur mit einem auf insgesamt fünf Milliarden Deutsche Mark lautenden Betrag auszuweisen. Stehen bei der Aufstellung späterer Jahresabschlüsse der Bestand und der tatsächliche Wert der einzelnen Liegenschaft fest, so ist in entsprechender Anwendung des § 36 Abs. 1 des D-Markbilanzgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4140-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 10 Abs. 24 des Gesetzes vom 19. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2355), der jeweils tatsächliche Wert anzusetzen. In diesen Fällen gilt die Eröffnungsbilanz als geändert.

§ 11

Steuerliche Vorschriften

(1) Die steuerrechtliche Eröffnungsbilanz entspricht der geprüften handelsrechtlichen Eröffnungsbilanz (§ 242 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches) der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft; die Vorschriften über die steuerliche Gewinnermittlung sind zu beachten.

(2) Rechtsvorgänge im Sinne des Grunderwerbsteuergesetzes, die sich aus der Durchführung der §§ 20 bis 24 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen ergeben, sind von der Grunderwerbsteuer befreit.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten für Gesellschaften, die im Wege der Ausgliederung nach § 2 Abs. 1 errichtet werden, entsprechend.

§ 12

Gebührenbefreiung

(1) Geschäfte und Verhandlungen, die den folgenden Zwecken dienen, sind von den in Teil 1 der Kostenordnung bestimmten Gebühren befreit:

1. Errichtung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft durch Ausgliederung nach den §§ 1 Abs. 1, §§ 4 bis 9;
2. Übertragung des Vermögens eines Unternehmens durch Verschmelzung oder Umwandlung auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder auf ein Unternehmen, dessen Anteile ausschließlich der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft gehören;
3. Ausgliederung aus der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft nach § 2 Abs. 1;
4. Vereinigung, Zuschreibung oder Abschreibung von Grundstücken in zeitlichem und wirtschaftlichem Zusammenhang mit Ausgliederungen nach den §§ 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1;
5. Auflösung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft als Holding nach § 2 Abs. 2.

(2) Die Befreiung schließt Eintragungen und Lösungen in öffentlichen Büchern ein.

ZWEITER ABSCHNITT

Überleitung des Personals

§ 13

Beamte

(1) Beurlaubungen von Beamten des Bundeseisenbahnvermögens zur Wahrnehmung einer Tätigkeit bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft dienen dienstlichen Interessen.

(2) Beamte des Bundeseisenbahnvermögens, die nicht aus dem Beamtenverhältnis ausscheiden oder nicht beurlaubt werden, sind ab dem Zeitpunkt der Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister dieser Gesellschaft zugewiesen, soweit sie nicht auf Grund einer Entscheidung im Einzelfall beim Bundeseisenbahnvermögen oder anderweitig verwendet werden.

(3) Beamte der bisherigen Bundeseisenbahnen, die im Zeitpunkt der Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft beurlaubt sind, sind mit Ablauf der Beurlaubung ebenfalls der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zugewiesen, sofern nicht vor Ablauf der Beurlaubung vom Bundeseisenbahnvermögen eine andere Entscheidung über die weitere Verwendung getroffen wird.

(4) Die Rechtsstellung der nach den Absätzen 2 und 3 zugewiesenen Beamten sowie die Gesamtverantwortung des Dienstherrn bleiben gewahrt. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist zur Ausübung des Weisungsrechts befugt, soweit die Dienstausbübung im Betrieb der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft es erfordert.

(5) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verpflichtet, dem Bundeseisenbahnvermögen die zur Wahrnehmung der Dienstherrnaufgaben erforderliche Unterstützung zu leisten und alle hierzu notwendigen Auskünfte zu erteilen.

(6) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft kann den ihr gemäß den Absätzen 2 und 3 zugewiesenen Beamten im Einvernehmen mit dem Bundeseisenbahnvermögen eine höher zu bewertende Tätigkeit übertragen. Im übrigen wird der Bundesminister für Verkehr ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern in bezug auf die gemäß den Absätzen 2 und 3 zugewiesenen Beamten zu bestimmen, welche weiteren beamtenrechtlichen Entscheidungen sowie sonstigen Entscheidungen und Maßnahmen, die mit der Dienstausbübung des Beamten im Betrieb der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in unmittelbarem Zusammenhang stehen, der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zur Ausübung übertragen werden.

(7) Erhält ein Beamter aus einer Zuweisung gemäß den Absätzen 2 und 3 anderweitige Bezüge, werden diese auf die Besoldung angerechnet. In besonderen Fällen kann die oberste Dienstbehörde im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern von der Anrechnung ganz oder teilweise absehen.

(8) Das Bundeseisenbahnvermögen kann die Zuweisung im Einzelfall im Einvernehmen mit der

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft aufheben oder eine anderweitige Verwendung vorsehen. Voraussetzung für die Aufhebung einer Zuweisung ist, daß beim Bundeseisenbahnvermögen eine Planstelle zur Verfügung steht.

§ 14

Rechtsaufsicht

(1) Dem Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens obliegt die Aufsicht darüber, daß die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft bei der Wahrnehmung der Befugnisse, die ihr auf Grund des § 13 Abs. 6 zur Ausübung übertragen sind, die beamtenrechtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes und anderer Gesetze und Verordnungen beachtet. Im Rahmen dieser Aufsicht steht dem Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens ein uneingeschränktes Recht auf Unterrichtung durch den Vorstand oder Aufsichtsrat und ein Weisungsrecht gegenüber der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zu.

(2) Werden durch ein Handeln oder Unterlassen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft beamtenrechtliche Bestimmungen verletzt, soll der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens zunächst darauf hinwirken, daß die Gesellschaft die Rechtsverletzung behebt. Kommt die Gesellschaft dem innerhalb einer gesetzten Frist nicht nach, kann der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens die Rechtsverletzung selbst beheben. In diesem Falle gehen die der Gesellschaft zur Ausübung übertragenen Befugnisse auf den Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens über. Die Rechte und Pflichten des Betriebs- oder Gesamtbetriebsrats sowie der zuständigen besonderen Personalvertretung bleiben unberührt.

§ 15

Arbeitnehmer

(1) Der Vorstand des Bundeseisenbahnvermögens stellt vor Anmeldung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zur Eintragung in das Handelsregister eine Liste auf, in der die Dienststellen oder Teile einer Dienststelle, die als Betriebe oder Betriebsteile im Sinne des § 613a Abs. 1 Satz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft mit ihrer Eintragung im Handelsregister übergehen, enthalten sind. Eine Abschrift der Liste ist der Anmeldung der Gesellschaft zur Eintragung in das Handelsregister beizufügen und den Arbeitnehmern des Bundeseisenbahnvermögens in geeigneter Weise schriftlich bekanntzugeben.

(2) Mit der Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister tritt die Gesellschaft entsprechend der in der Liste nach Absatz 1 aufgeführten Betriebe und Betriebsteile in die Rechte und Pflichten aus den im Zeitpunkt der Eintragung der Gesellschaft bei den Dienststellen oder Teilen einer Dienststelle des Bundeseisenbahnvermögens bestehenden Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen ein. Die im Zeitpunkt der Eintragung der Gesellschaft in

das Handelsregister bestehenden Pflichtversicherungen bei der Bahnversicherungsanstalt Abteilung B werden durch das Bundeseisenbahnvermögen fortgeführt; die durch eine Schließung des Versichertenbestandes entstehenden Aufwendungen aus der Pflichtversicherung trägt das Bundeseisenbahnvermögen. § 15 Abs. 1 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen bleibt unberührt.

(3) Die zum Zeitpunkt der Rechtsnachfolge gemäß Absatz 2 gültigen Tarifverträge und Dienstvereinbarungen für die Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden des Bundeseisenbahnvermögens sind für die übernommenen Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden bis zum Abschluß neuer Tarifverträge oder Betriebsvereinbarungen maßgebend, die die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft mit den zuständigen Gewerkschaften oder Betriebsräten abschließt.

(4) § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuches ist anzuwenden, soweit in diesem Gesetz nicht etwas anderes bestimmt ist.

(5) Soweit auf der Grundlage des § 13 der Arbeitszeitordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 8050-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 21 des Gesetzes vom 10. März 1975 (BGBl. I S. 685), Arbeitszeitbestimmungen für Beamte auf Arbeitnehmer der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn durch Tarifvertrag übertragen sind, gelten die Bestimmungen, auch soweit sie von den übrigen Bestimmungen der Arbeitszeitordnung abweichen, als Inhalt der Tarifverträge bis zum Abschluß neuer Tarifverträge fort.

§ 16

Dienstleistungsüberlassungsverträge

(1) § 13 Abs. 2 gilt nicht für Beamte, die im Zeitpunkt der Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister auf Grund eines zwischen einer bisherigen Bundeseisenbahn und einem anderen Unternehmen bestehenden Dienstleistungsüberlassungsvertrages einem anderen Unternehmen zur Dienstleistung überlassen worden sind.

(2) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft tritt nicht in die Rechte und Pflichten aus den Arbeitsverhältnissen der Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden ein, die im Zeitpunkt der Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister auf Grund eines zwischen einer bisherigen Bundeseisenbahn und einem anderen Unternehmen bestehenden Dienstleistungsüberlassungsvertrages einem anderen Unternehmen zur Dienstleistung überlassen worden sind.

(3) Zwischen bisherigen Bundeseisenbahnen und anderen Unternehmen bestehende Dienstleistungsüberlassungsverträge werden vom Bundeseisenbahnvermögen fortgeführt. Dies gilt auch, wenn die anderen Unternehmen keine Unternehmen des Bundes im Sinne des § 2 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom . . . (BGBl. I S. . .) sind.

(4) Bei Aufhebung oder sonstiger Beendigung bestehender Dienstleistungsüberlassungsverträge finden die §§ 13 Abs. 1 und 2 sowie § 15 Abs. 2 bis 4 entsprechend Anwendung.

§ 17

Personalvertretung, Schwerbehindertenvertretung

(1) Zur Wahrung der Interessen der Beamten, die gemäß § 13 Abs. 2 und 3 der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zugewiesen sind, gegenüber den sie betreffenden Entscheidungen und Maßnahmen des Bundeseisenbahnvermögens werden beim Bundeseisenbahnvermögen besondere Personalvertretungen gebildet, die ausschließlich von den der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zugewiesenen Beamten gewählt werden. Das Bundeseisenbahnvermögen bestimmt durch Verwaltungsanordnung die Zusammensetzung des Kreises der zugewiesenen Beamten, für den jeweils eine besondere Personalvertretung zuständig ist. Im übrigen finden die Vorschriften des Bundespersonalvertretungsgesetzes sinngemäß Anwendung.

(2) In den der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft übertragenen, in § 76 Abs. 1 des Bundespersonalvertretungsgesetzes genannten Personalangelegenheiten der Beamten hat die auf unterster Ebene gebildete besondere Personalvertretung ein Mitbestimmungsrecht. Auf dieses Mitbestimmungsrecht finden die Vorschriften des § 77 des Bundespersonalvertretungsgesetzes entsprechende Anwendung.

(3) Verweigert die besondere Personalvertretung in den Fällen des Absatz 2 ihre Zustimmung, so hat sie dies unter Angabe von Gründen innerhalb einer Woche nach Unterrichtung durch die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft dieser schriftlich mitzuteilen. Teilt die besondere Personalvertretung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft die Verweigerung ihrer Zustimmung nicht innerhalb der Frist schriftlich mit, so gilt die Zustimmung als erteilt.

(4) Ergibt sich zwischen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und der besonderen Personalvertretung in den Fällen des Absatz 2 keine Einigung, so ist unverzüglich die Einigungsstelle anzurufen, die binnen zweier Monaten feststellt, ob ein Grund zur Verweigerung der Zustimmung im Sinne des § 77 Abs. 2 des Bundespersonalvertretungsgesetzes vorliegt. Schließt sich die Einigungsstelle nicht der Auffassung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft an, so gibt sie dieser eine Empfehlung. Folgt die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft der Empfehlung nicht, so hat sie innerhalb von zehn Arbeitstagen die Angelegenheit mit der Empfehlung der Einigungsstelle der rechtsaufsichtsführenden Stelle zur endgültigen Entscheidung vorzulegen.

(5) Die Einigungsstelle besteht in den in Absatz 4 genannten Fällen aus je drei Beisitzern, die von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und der zuständigen besonderen Personalvertretung bestellt werden, und einem unparteiischen Vorsitzenden, auf dessen Person sich beide Seiten einigen. Unter den Beisitzern,

die von der Personalvertretung bestellt werden, müssen sich mindestens zwei Beamte befinden.

(6) In Streitigkeiten nach den Absätzen 2 bis 5 sind die Verwaltungsgerichte, im dritten Rechtszug das Bundesverwaltungsgericht, zuständig. Die Vorschriften des Arbeitsgerichtsgesetzes über das Beschlußverfahren gelten entsprechend.

(7) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verpflichtet, den ihr gemäß § 13 Abs. 2 und 3 zugewiesenen Beamten die Teilnahme an den Wahlen zu den besonderen Personalvertretungen gemäß Absatz 1 zu ermöglichen sowie gewählte Beamte für die Wahrnehmung von Mandaten in den besonderen Personalvertretungen freizustellen.

(8) Die Absätze 1, 2 und 7 gelten entsprechend für zu bildende besondere Jugend- und Auszubildendenvertretungen sowie für besondere Schwerbehindertenvertretungen.

§ 18

Öffentlich-rechtliche Amtsverhältnisse

(1) Die Amtsverhältnisse der Personen, die nach den §§ 8, 9 a und 19 a des Bundesbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 431-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 126 des Gesetzes über die Neuordnung des Eisenbahnwesens vom . . . (BGBl. I S. . .), in einem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis zum Bund stehen, enden mit der Eintragung der gemäß § 1 Abs. 1 gegründeten Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister. Die die Rechtsverhältnisse der in Satz 1 genannten Personen näher regelnden Amtsverträge nach § 8 a Abs. 3 des Bundesbahngesetzes gehen als Anstellungsverträge zum gleichen Zeitpunkt mit allen Rechten und Pflichten auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft über; die Bestimmungen der §§ 8 a Abs. 1 und 2, § 8 b Abs. 1 Satz 2 und 3, Abs. 2 des Bundesbahngesetzes gelten sinngemäß fort mit der Maßgabe, daß an die Stelle des Endes des Amtsverhältnisses das Ende der ursprünglichen Amtszeit tritt.

(2) Die Versorgungsregelungen in den Amtsverträgen bleiben unverändert, soweit im folgenden nichts anderes geregelt ist; die Versorgungsansprüche aus den Amtsverträgen richten sich gegen das Bundeseisenbahnvermögen. Ab dem Zeitpunkt des Versorgungsfalles hat die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft dem Bundeseisenbahnvermögen die dem Amtsträger nach dem Rechtsübergang nach Absatz 1 entstandenen Versorgungsanteile zeitanteilig nach dem Verhältnis der Amtszeiten zu erstatten. Versorgungsansprüche aus dem Amtsverhältnis entstehen frühestens nach dem Ende des Amtsvertrages. Als Amts- und Wartezeit im Sinne der versorgungsrechtlichen Regelungen des Amtsvertrages gilt auch die Zeit zwischen dem Ende des Amtsverhältnisses und dem Ende des Amtsvertrages.

(3) Eine Beschäftigung bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder bei Unternehmen nach den §§ 2 Abs. 1 oder § 3 Abs. 3 steht einer Verwendung im

öffentlichen Dienst im Sinne des § 53 des Beamtenversorgungsgesetzes gleich. Dies gilt auch beim Zusammentreffen mit einer Versorgung aus einem Beamtenverhältnis.

(4) Die Versorgung aus dem Amtsvertrag wird auf eine Versorgung aus einem Beamtenverhältnis angerechnet.

(5) Betriebliche Versorgungsleistungen aus einer Beschäftigung nach Absatz 3 werden auf die Versorgung aus dem Amtsvertrag angerechnet; im übrigen gilt § 54 des Beamtenversorgungsgesetzes entsprechend.

(6) Betriebliche Versorgungsleistungen aus einer Beschäftigung nach Absatz 3 werden auf die Versorgung aus einem Beamtenverhältnis in dem Umfange angerechnet, als durch diese Versorgungsleistungen die Versorgung aus dem Amtsvertrag nach Absatz 5 nicht gekürzt worden ist.

(7) Versorgungsansprüche aus Amtsvertrag bestehen nicht, wenn ein Amtsträger oder ehemaliger Amtsträger seine Entlassung wegen Wegfalls seines bisherigen Amtes oder wegen wesentlicher Veränderungen der Inhalte der ihm im Rahmen des bisherigen Amtsverhältnisses übertragenen Funktionen im Zusammenhang mit der Strukturreform der Bundeseisenbahnen verlangt.

(8) Versorgungsansprüche aus Amtsvertrag bestehen nicht, wenn ein ehemaliger Amtsträger nach § 19a in Verbindung mit § 8b des Bundesbahngesetzes für die Zeit nach dem Ende des Amtsvertrages gemäß Absatz 1 Satz 2 und vor Vollendung des 63. Lebensjahres ein Angebot der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder von Unternehmen nach § 2 Abs. 1 oder § 3 Abs. 3 auf Weiterbeschäftigung in vergleichbaren und entsprechend vergüteten Funktionen wie im Amtsvertrag ablehnt, ohne wegen Dienstunfähigkeit daran gehindert zu sein. Satz 1 gilt auch, wenn er nachfolgende entsprechende Angebote auf Weiterbeschäftigung ablehnt. Für die anderen ehemaligen Amtsträger nach § 19a des Bundesbahngesetzes gilt Satz 1 entsprechend mit der Maßgabe, daß sie ihre Versorgungsansprüche lediglich aus dem beendeten Amtsvertrag nach Absatz 1 Satz 2 verlieren.

§ 19

Geltung arbeitsrechtlicher Vorschriften

(1) Die Beamten des Bundeseisenbahnvermögens, die nach § 13 Abs. 2 und 3 der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zugewiesen sind, gelten für die Anwendung von Vorschriften über die Vertretung der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat, für die Anwendung des Betriebsverfassungsgesetzes und des Sprecherausschußgesetzes als Arbeitnehmer der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft. Sie gelten für die Anwendung der Vorschriften über die Schwerbehindertenvertretung als Beschäftigte der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft.

(2) Soweit zugewiesene Beamte nach Absatz 1 als Arbeitnehmer gelten, gelten sie als Arbeiter, wenn sie überwiegend manuelle und mechanische Tätigkeiten

ausüben; als Arbeiter gelten auch Beamte, die sich in Ausbildung zu einem Arbeiterberuf befinden.

(3) Soweit zugewiesene Beamte nach Absatz 1 als Arbeitnehmer gelten, gelten sie als Angestellte, wenn sie bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft tätig sind wie

1. Angestellte in leitender Stellung,
2. technische Angestellte in Betrieb, Büro und Verwaltung, Werkmeister und andere Angestellte in einer ähnlich gehobenen oder höheren Stellung,
3. Büroangestellte, soweit sie nicht ausschließlich mit Botengängen, Reinigen, Aufräumen oder ähnlichen Arbeiten beschäftigt werden, einschließlich Werkstattsschreiber,
4. Handlungsgehilfen und andere Angestellte für kaufmännische Dienste,
5. Schiffsführer, Offiziere des Decks- und Maschinendienstes, Schiffsärzte, Funkoffiziere, Zahlmeister, Verwalter und Verwaltungsassistenten sowie die in einer ähnlich gehobenen oder höheren Stellung befindlichen Mitglieder der Schiffsbesatzung,
6. Fahrdienstleiter sowie andere mit der Steuerung des Betriebsablaufs befaßte Beschäftigte.

Als Angestellte gelten auch Beamte, die sich in Ausbildung zu einem Angestelltenberuf befinden.

(4) Soweit Zweifel bei der Feststellung, wer Arbeiter oder Angestellter ist, auftreten, ist davon auszugehen, daß Angestellter ist, wer überwiegend kaufmännische oder büromäßige Tätigkeiten leistet oder andere bei der Arbeit beaufsichtigt. Die betriebsverfassungsrechtliche Stellung der leitenden Angestellten im Sinne des § 5 Abs. 3 des Betriebsverfassungsgesetzes bleibt unberührt.

(5) Soweit die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft Verpflichtungen, die ihr nach dem Betriebsverfassungsgesetz und dem Sprecherausschußgesetz vom 20. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2316) sowie nach den Vorschriften über die Vertretung der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat und über die Schwerbehindertenvertretung obliegen, deshalb nicht erfüllen kann, weil sie nicht Dienstherr der ihr gemäß § 13 Abs. 2 und 3 zugewiesenen Beamten ist, treffen diese Verpflichtungen das Bundeseisenbahnvermögen.

§ 20

Übergangsmandat des Betriebsrats bei Ausgliederung

(1) Hat eine Ausgliederung (§ 2 Abs. 1, § 3 Abs. 3, §§ 28ff.) die Spaltung eines Betriebs zur Folge, so bleibt dessen Betriebsrat im Amt und führt die Geschäfte für die ihm bislang zugeordneten Betriebsteile weiter, soweit sie über die in § 1 des Betriebsverfassungsgesetzes genannte Beschäftigtenzahl verfügen und nicht in einen Betrieb eingegliedert werden, in dem ein Betriebsrat besteht. Das Übergangsmandat endet, sobald in den Betriebsteilen ein neuer Betriebsrat gewählt und das Wahlergebnis bekanntgegeben

ist, spätestens jedoch drei Monate nach Wirksamwerden der Ausgliederung des Rechtsträgers.

(2) Werden Betriebsteile, die bislang verschiedenen Betrieben zugeordnet waren, zu einem Betrieb zusammengefaßt, so nimmt der Betriebsrat, dem der nach der Zahl der wahlberechtigten Beschäftigten größte Betriebsteil zugeordnet war, das Übergangsmandat wahr. Satz 1 gilt entsprechend, wenn Betriebe zu einem neuen Betrieb zusammengefaßt werden.

(3) Stehen die an der Ausgliederung beteiligten Rechtsträger im Wettbewerb zueinander, so sind in den Fällen der Absätze 1 und 2 die Vorschriften über die Beteiligungsrechte des Betriebsrats nicht anzuwenden, soweit sie Angelegenheiten betreffen, die den Wettbewerb zwischen diesen Gesellschaften beeinflussen können.

§ 21

Personalkosten

(1) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft leistet an das Bundeseisenbahnvermögen für die ihr gemäß § 13 Abs. 2 und 3 zugewiesenen Beamten Zahlungen in Höhe der Aufwendungen, die sie für die Arbeitsleistung vergleichbarer, von der Gesellschaft neu einzustellender Arbeitnehmer unter Einbeziehung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung sowie der betrieblichen Altersversorgung erbringt oder erbringen müßte. Außerdem erstattet sie dem Bundeseisenbahnvermögen anteilige Personalverwaltungskosten. Bis zum Abschluß eines Tarifvertrages bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sind die gemäß § 15 Abs. 3 fortgeltenden Tarifverträge Grundlage für die Höhe der Zahlungen nach Satz 1.

(2) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zahlt an das Bundeseisenbahnvermögen für die gemäß § 13 Abs. 1 zur Gesellschaft beurlaubten Beamten einen Zuschlag in Höhe des Betrages, den sie ohne die Erteilung eines Gewährleistungsbescheides an Sozialversicherungsbeiträgen für eine Gesamtversorgung (Arbeitnehmer- und Arbeitgeberanteil zur gesetzlichen Rentenversicherung und Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung) zu leisten hätte.

(3) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft leistet an das Bundeseisenbahnvermögen in bezug auf diejenigen Arbeitnehmer, deren Arbeits- und Ausbildungsverhältnisse gemäß § 15 Abs. 2 auf sie übergegangen sind und die eine Anwartschaft auf eine zusätzliche Alters- und Hinterbliebenenversorgung aus der Bahnversicherungsanstalt Abteilung B haben, Zahlungen in Höhe der Aufwendungen, die die Gesellschaft für die betriebliche Altersversorgung der von ihr eingestellten Arbeitnehmer erbringt.

(4) Das Bundeseisenbahnvermögen erstattet der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

1. die Kosten, die ihr infolge des erhöhten Personalbedarfs im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn entstehen, soweit der erhöhte Personalbedarf auf den technisch-betrieblichen Rückstand der Deutschen Reichsbahn im Vergleich zum technisch-betrieblichen Stand beim

ehemaligen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn zurückzuführen ist;

2. die Kosten, die ihr bei Durchführung von technischen, betrieblichen oder organisatorischen Maßnahmen, die zu einem Personalminderbedarf führen oder eine Personalvermehrung verhindern oder das Verhältnis von Leistung zu Kosten verbessern (Rationalisierungsmaßnahmen), dadurch entstehen, daß Arbeitsverhältnisse, die gemäß § 15 Abs. 2 auf die Gesellschaft übergegangen sind, unkündbar sind. Dies gilt nicht, solange die von Rationalisierungsmaßnahmen betroffenen Arbeitnehmer auf einem anderen Arbeitsplatz in Betrieben der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft beschäftigt werden können.

(5) Absatz 4 Nr. 2 gilt entsprechend für auf Grund des öffentlichen Dienstrechts fortbestehende Dienstverhältnisse der der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zugewiesenen Beamten mit der Maßgabe, daß die Leistungspflicht der Gesellschaft gemäß Absatz 1 für die von Rationalisierungsmaßnahmen betroffenen Beamten entfällt.

(6) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft stellt monatlich nachträglich die Höhe der Forderungen gemäß Absatz 1 bis 4 fest; außerdem weist sie die gemäß Absatz 5 entfallenden Zahlungen nach und stellt den Saldo fest. Der Saldo ist auszugleichen. Der maßgebende Zeitpunkt, ab welchem Zahlungen und Erstattungen gemäß den Absätzen 1 bis 5 zu leisten sind, ist der Tag der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister.

(7) Beamte des Bundeseisenbahnvermögens, die aus dem Beamtenverhältnis ausscheiden und ein Arbeitsverhältnis mit der Gesellschaft eingehen, werden vom Bundeseisenbahnvermögen nachversichert.

(8) Einzelheiten zur Durchführung der Absätze 1 bis 7 werden zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft vereinbart. Die Vereinbarung bedarf der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen.

(9) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft legt jährlich Rechnung über die Personalkosten nach den Absätzen 1 bis 5, wobei sie eine Bestätigung des für die Prüfung des Jahresabschlusses bestellten Abschlußprüfers beifügt. Auf Verlangen des Bundeseisenbahnvermögens sind die Personalkosten der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft durch einen im Einvernehmen mit ihr zu beauftragenden anerkannten und neutralen Wirtschaftsprüfer festzustellen. Die Kosten dieses Wirtschaftsprüfers tragen das Bundeseisenbahnvermögen und die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft je zur Hälfte.

§ 22

Übernahme von Alllasten

(1) Der Bund leistet einen Beitrag zu den wirtschaftlichen und ökologischen Alllasten im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn

und finanziert zu diesem Zwecke der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft längstens für neun Jahre ab dem Zeitpunkt der Geschäftsaufnahme

1. Aufwendungen, die ihr in Erfüllung öffentlich-rechtlicher und privat-rechtlicher Verpflichtungen zur Beseitigung von Umweltbelastungen auf Grundstücken des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn entstehen, soweit diese Umweltbelastungen vor dem 1. Juli 1990 entstanden sind und von ihnen Gefahren für Leben oder Gesundheit von Menschen oder für Vermögensgegenstände ausgehen, und soweit die Aufwendungen den Betrag übersteigen, der in der Eröffnungsbilanz des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn für diesen Zweck als Rückstellung eingestellt ist;
2. Investitionen im Sachanlagevermögen im Sinne von § 266 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches und Modernisierungen von vorhandenen Gegenständen des Sachanlagevermögens sowie erhöhter Materialaufwand für vorhandene Gegenstände im Sachanlagevermögen, die erforderlich sind, die Rückstände bei der technischen Ausstattung und den Produktivitätsrückstand des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn gegenüber dem bisherigen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn auszugleichen.

Hinsichtlich des vorübergehend erhöhten Personalbedarfs aus Gründen des in Nummer 2 genannten Produktivitätsrückstandes gilt § 21 Abs. 4 Nr. 1.

(2) Die jährlich vom Bund zu finanzierenden Mittel gemäß Absatz 1 sind im einzelnen im jährlich aufzustellenden Wirtschaftsplan der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft verbunden mit einer mittelfristigen Investitions-, Personal- und Finanzplanung auf der Grundlage eines jährlich fortzuschreibenden Betriebskonzeptes darzulegen. Insbesondere sind Wirtschaftlichkeit, Betriebsnotwendigkeit und Plausibilität nachzuweisen. Im übrigen gilt das Zuwendungsrecht des Bundes.

(3) Die nach Absatz 2 notwendigen Rechenwerke sind im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer zu prüfen und vom Bund zu genehmigen.

(4) Einzelheiten zur Durchführung des Absatzes 1 werden in Vereinbarungen zwischen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und dem Bundeseisenbahnvermögen geregelt, die der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen bedürfen.

§ 23

Anwendung von Vorschriften auf ausgegliederte Gesellschaften

Die §§ 13, 14, 17, 19, 21 und 22 gelten entsprechend für die nach § 2 Abs. 1 ausgegliederten Gesellschaften. Für nach § 3 Abs. 3 ausgegliederte Gesellschaften gilt Satz 1 mit der Maßgabe, daß der neue Rechtsträger Geschäftstätigkeiten im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 oder 2 ausübt.

§ 24

Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen auf Grund des zweiten Abschnittes dieses Gesetzes bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

DRITTER ABSCHNITT

Organisation, Wirtschaftsführung und -prüfung

§ 25

Interne Gliederung

Innerhalb der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sind die Bereiche „Personenverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ organisatorisch und rechnerisch voneinander zu trennen. Die Vermögenswerte sind den jeweiligen Bereichen zuzuordnen. Eine gemeinsame Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Finanzierung und Finanzierungsrechnung der drei Bereiche bleibt unbeschadet der Sätze 1 und 2 zulässig.

§ 26

Beteiligung an Sozialeinrichtungen, Anerkennung

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft hat spätestens nach Ablauf von sechs Monaten nach ihrer Eintragung im Handelsregister gegenüber dem Bundeseisenbahnvermögen zu erklären, ob sie sich an der Bahnversicherungsanstalt Abteilung B und an einzelnen der in der Anlage zu § 15 Abs. 2 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen aufgeführten betrieblichen Sozialeinrichtungen oder Selbsthilfeeinrichtungen des Bundeseisenbahnvermögens beteiligt oder diese anerkennt.

§ 27

Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofes

Die Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofes bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie bei dem durch Ausgliederung gemäß § 2 Abs. 1 oder § 3 Abs. 3 errichteten Gesellschaften richten sich nach § 92 der Bundeshaushaltsordnung.

VIERTER ABSCHNITT

Ausgliederung

§§ 28 ff.

[Ergänzung entsprechend dem Entwurf eines Gesetzes zur Bereinigung des Umwandlungsrechts, falls dieses Gesetz erst nach dem Gesetz über die Neuordnung des Eisenbahnwesens in Kraft tritt, zuzüglich Gebührenregelung entsprechend § 12.]

Artikel 3**Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes****§ 1****Zuständige Behörden**

(1) Die Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes werden, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, vom Bundesminister für Verkehr oder von einer von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen.

(2) Die Aufgaben des Bundeseisenbahnvermögens auf Grund des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen vom ... (BGBl. I S. ...) bleiben unberührt.

§ 2**Eisenbahn-Bundesamt**

(1) Als selbständige Bundesoberbehörde für Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung wird das Eisenbahn-Bundesamt errichtet, das dem Bundesminister für Verkehr untersteht.

(2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt den Sitz des Eisenbahn-Bundesamtes und den Sitz von Außenstellen.

(3) Die Erstausrüstung des Eisenbahn-Bundesamtes mit Sachmitteln erfolgt aus dem Bestand des Bundeseisenbahnvermögens. Ein Zahlungsausgleich findet nicht statt. Einzelheiten legt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen fest.

(4) Arbeitnehmer des Bundeseisenbahnvermögens können aus dienstlichen Gründen zur Wahrnehmung einer mindestens gleichbewerteten Tätigkeit zum Eisenbahn-Bundesamt versetzt oder abgeordnet werden. Vor einer Versetzung oder einer voraussichtlich länger als drei Monate währenden Abordnung ist der Arbeitnehmer zu hören.

(5) Auf die Arbeitsverhältnisse der Angestellten und Arbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes sind vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes an der Bundes-Angestelltentarifvertrag — Bund, Länder, Gemeinden — (BAT) oder der Mantel-Tarifvertrag für Arbeitnehmer des Bundes (MTB II) anzuwenden. Verringern sich für Angestellte und Arbeiter des Bundeseisenbahnvermögens durch eine Versetzung zum Eisenbahn-Bundesamt die nach den bisher maßgeblichen tariflichen Vorschriften zustehenden monatlichen Bezüge (Grundvergütung, Monatstabellenlohn, Ortszuschlag, Sozialzuschlag), wird der Unterschiedsbetrag als persönliche Zulage weitergezahlt.

(6) Die persönliche Zulage gemäß Absatz 5 vermindert sich um Vergütungs- und Lohnerhöhungen auf Grund von Höhergruppierung sowie Aufstieg in den Lebensalters- und Lohnstufen. Bei jeder allgemeinen

Vergütungs- und Lohnerhöhung vermindert sich die persönliche Zulage um die Hälfte des Erhöhungsbeitrages. Für Angestellte und Arbeiter, die nach Ablauf von fünf Jahren nach Errichtung des Eisenbahn-Bundesamtes zu diesem versetzt werden, gelten Absatz 5 Satz 2 und die Regelungen dieses Absatzes nicht.

(7) Das Eisenbahn-Bundesamt wird von einem Präsidenten geleitet.

§ 3**Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes**

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) für

1. Eisenbahnen des Bundes und
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland,

soweit das Allgemeine Eisenbahngesetz nichts anderes bestimmt.

(2) Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegen folgende Aufgaben:

1. die Planfeststellung für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes,
2. die Ausübung der Eisenbahnaufsicht, einschließlich der technischen Aufsicht sowie der Bauaufsicht für Betriebsanlagen der Eisenbahn,
3. Erteilung und Widerruf einer Betriebsgenehmigung,
4. die Ausübung hoheitlicher Befugnisse sowie von Aufsichts- und Mitwirkungsrechten nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen,
5. die Vorbereitung von Vereinbarungen gemäß § 3 Abs. 2 des Schienenwegeausbaugesetzes vom ... (BGBl. I S. ...).

Soweit diese Aufgaben vom Verwaltungsbereich des Bundeseisenbahnvermögens im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen wahrgenommen worden sind, gehen diese Aufgaben mit der Errichtung des Eisenbahn-Bundesamtes auf dieses Amt über.

(3) Für die Durchführung von Planfeststellungsverfahren im Bereich der Eisenbahnen des Bundes gemäß § 15 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist das Eisenbahn-Bundesamt Planfeststellungsbehörde und Anhörungsbehörde. Es stellt den Plan fest und trifft auch die Entscheidung nach § 15 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

(4) Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt die Landeseisenbahnaufsicht auf Antrag eines Landes nach dessen Weisung und auf dessen Rechnung wahr.

(5) Für Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.

§ 4

Belehnung

Die Aufgaben der technischen Aufsicht über Anlagen und Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes können durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr einer anderen öffentlichen oder privaten Einrichtung übertragen werden. Private Einrichtungen im Sinne des Satzes 1 sind auch die Eisenbahnen des Bundes.

Artikel 4

Gesetz über den Bau und die Finanzierung der Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (Schienenwegeausbaugesetz — SchWAbG)

§ 1

Investitionen

(1) Der Bund kann Investitionen (Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes finanzieren. Dies geschieht nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

(2) Die Finanzierung nach § 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 29 des Gesetzes vom 25. Februar 1992 (BGBl. I S. 297) geändert worden ist, sowie eine Förderung von Investitionen in die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes durch andere Gebietskörperschaften oder Dritte bleiben unberührt.

(3) Schienenwege im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 15 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .) sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahn).

§ 2

Bedarfsplan

Das Schienennetz von Eisenbahnen des Bundes wird nach dem Bedarfsplan ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigelegt ist. Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist für die Planfeststellung nach § 15 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verbindlich.

§ 3

Planung, Finanzierung und Baudurchführung

(1) Der Bau und Ausbau erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind.

(2) Die Durchführung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen der Eisenbahn des Bundes, deren Schienenweg gebaut oder ausgebaut werden soll, und den Gebietskörperschaften oder Dritten, die den Bau oder Ausbau ganz oder teilweise finanzieren. Die Vereinbarung ist, auf Antrag eines der Beteiligten unter Hinzuziehung eines unabhängigen Wirtschaftsprüfers, frühestens nach sieben Jahren daraufhin zu überprüfen, ob und in welchem Ausmaß sich das unternehmerische Interesse der Eisenbahn an der Investition verändert hat. Die Kosten trägt der Antragsteller. Haben sich die Verhältnisse, die für den Inhalt der Vereinbarung maßgebend gewesen sind, seit Abschluß der Vereinbarung so wesentlich geändert, daß einer Vertragspartei das Festhalten an der ursprünglich vereinbarten Regelung nicht zuzumuten ist, so kann diese Vertragspartei eine Anpassung der Vereinbarung an die geänderten Verhältnisse verlangen.

(3) Baumaßnahmen im Bereich der Schienenwege, die nicht in den Bedarfsplan aufgenommen worden sind, bleiben unberührt; sie sind auf die Baumaßnahmen abzustimmen, die auf der Grundlage des Bedarfsplanes ausgeführt werden sollen.

§ 4

Mittfinanzierung durch die Eisenbahn

Hat der Bund den Bau oder Ausbau von Schienenwegen einer Eisenbahn des Bundes auf Antrag und im Interesse dieser Eisenbahn in den Bedarfsplan aufgenommen, leistet diese an den Bund Zahlungen in Höhe der jährlichen Abschreibungen auf den vom Bund nach § 1 Abs. 1 finanzierten Schienenweg. Liegt diese Baumaßnahme nur zum Teil im unternehmerischen Interesse, kann in der nach § 3 Abs. 2 zu schließenden Finanzierungsvereinbarung auch festgelegt werden, daß sich die Abschreibungen nur auf einen bestimmten Teilbetrag der Investitionssumme beziehen.

§ 5

Ersatzinvestitionen

(1) Ersatzinvestitionen werden nicht in den Bedarfsplan aufgenommen.

(2) Für die Finanzierung und die Baudurchführung der Ersatzinvestitionen gelten die §§ 3 Abs. 2, § 4 entsprechend.

§ 6

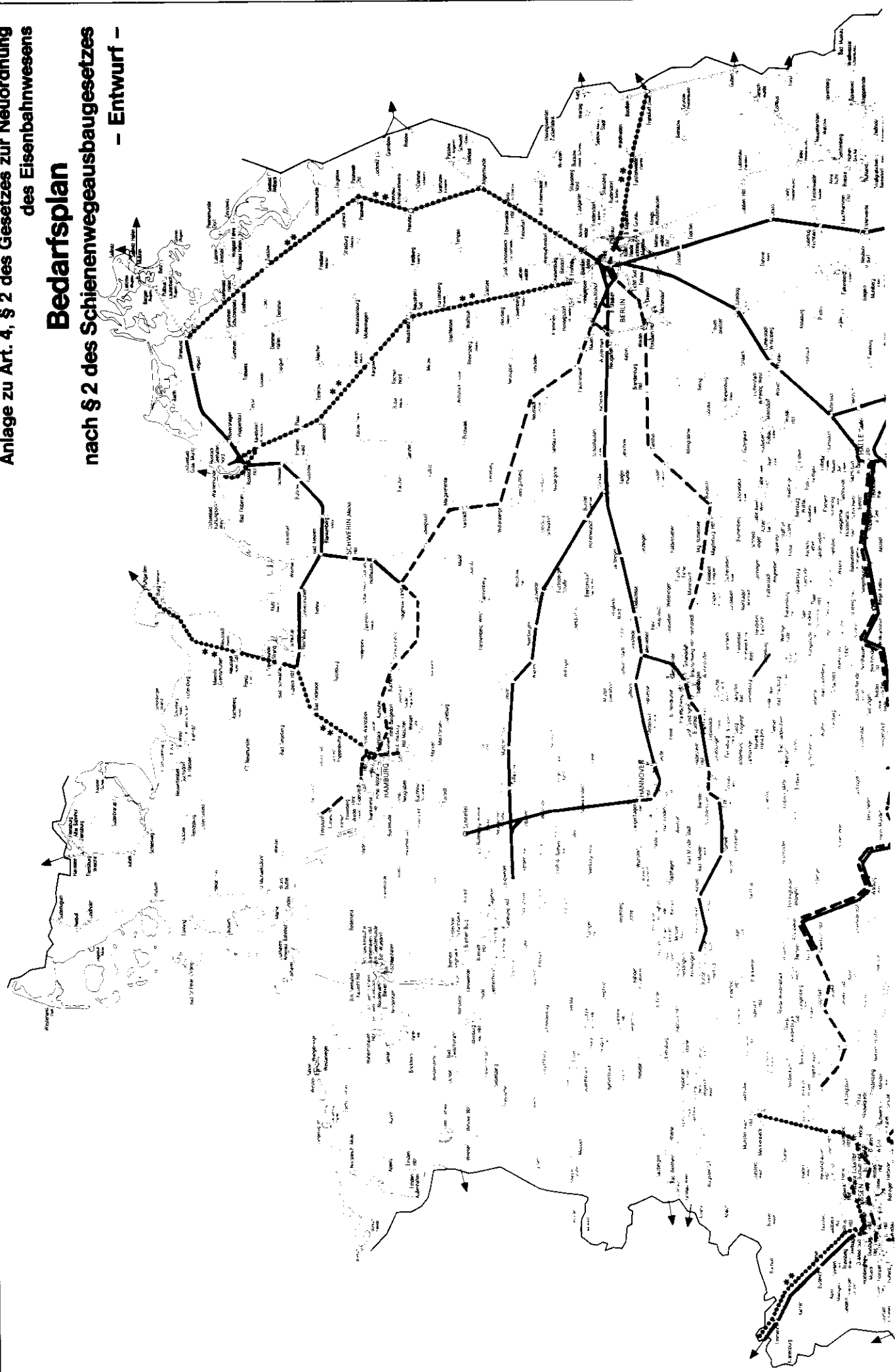
Überprüfung des Bedarfs

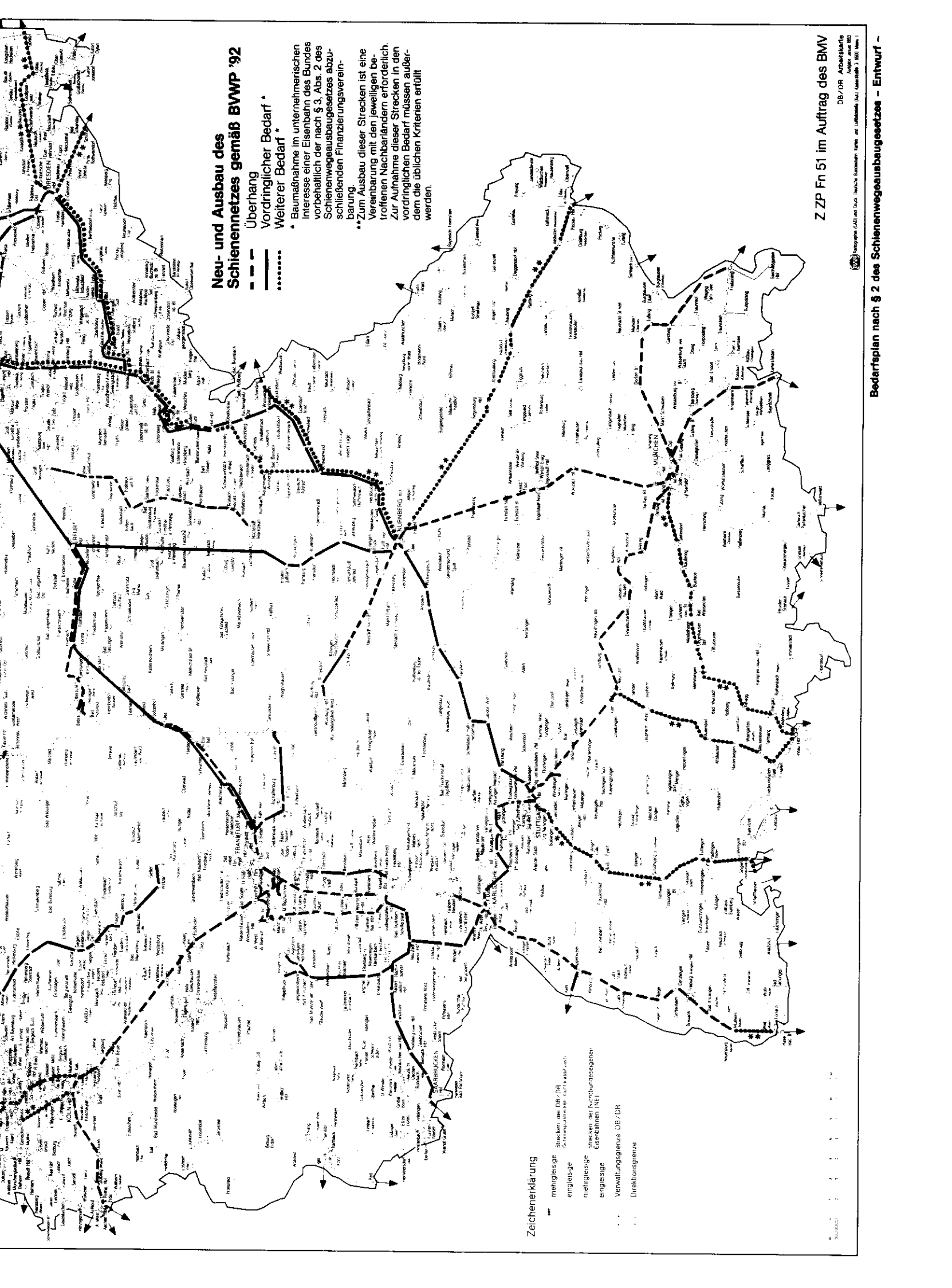
(1) Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes prüft der Bundesminister

Anlage zu Art. 4, § 2 des Gesetzes zur Neuordnung
des Eisenbahnwesens

Bedarfsplan

nach § 2 des Schienenwegeausbaugesetzes
- Entwurf -





Neu- und Ausbau des Schienennetzes gemäß BWVP '92

- Überhang
- - - Vordringlicher Bedarf *
- Weiterer Bedarf *
-

* Baumaßnahme im unternehmerischen Interesse einer Eisenbahn des Bundes vorbehaltlich der nach § 3, Abs. 2 des Schienenwegeausbaugesetzes abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung.

** Zum Ausbau dieser Strecken ist eine Vereinbarung mit den jeweiligen betroffenen Nachbarländern erforderlich. Zur Aufnahme dieser Strecken in den vordringlichen Bedarf müssen außerdem die üblichen Kriterien erfüllt werden.

Zeichenerklärung

- mehrgleisige Strecken der DB/DR (Sonderausführung nach Kap. 1.2)
- mehrgleisige Strecken der Nachbarbundesländer (NE)
- Verwaltungsgrenze DB/DR
- Direktionsgrenze

Z ZP Fn 51 im Auftrag des BMW

DB/DR Arbeitskreis
Juli 1992
© Deutsche Bundesbahn

für Verkehr, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. In die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung und des Umweltschutzes, einzubeziehen. Für den Bedarfsplan legen die Eisenbahnen des Bundes ihre Vorschläge für Investitionen, die in ihrem Interesse liegen, vor. Die Anpassung geschieht durch Gesetz. § 2 gilt entsprechend.

(2) Das Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft vom 8. Juni 1967 (BGBl. I S. 582), zuletzt geändert durch Artikel 25 des Gesetzes

vom 18. März 1979 (BGBl. I S. 705), bleibt unberührt.

§ 7

Berichtspflicht

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Anlage zu Artikel 4 § 2

Grundlage für den Bedarfsplan Schiene

1. Vordringlicher Bedarf

a) Überhang ¹⁾	
1. Überhang des BVWP '85 (ohne Rbf), 1. Stufe	(DB)
2. ABS Fulda-Frankfurt	(DB)
3. ABS Frankfurt-Mannheim, 2. Stufe	(DB)
4. ABS Graben-Neudorf-Karlsruhe	(DB)
5. ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel, 1. Stufe ²⁾	(DB)
6. ABS Dortmund-Köln	(DB)
7. NBS Köln-Rhein/Main	(DB)
8. ABS/NBS Stuttgart-Augsburg	(DB)
9. ABS Mainz-Mannheim	(DB)
10. ABS Dortmund-Kassel	(DB)
11. ABS Iphofen-Nürnberg	(DB)
12. NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	(DB)
13. ABS München-Mühldorf-Freilassing	(DB)
14. ABS HH-Harburg-HH-Rothenburgsort	(DB)
15. ABS Köln-Aachen	(DB)
16. ABS Augsburg-München ³⁾	(DB)
17. ABS München-Kiefersfelden	(DB)
18. ABS Hamburg-Büchen-Berlin ⁴⁾	(DB) (DR)
19. ABS Helmstedt-Magdeburg-Berlin ⁴⁾	(DB) (DR)
20. ABS Eichenberg-Halle ⁴⁾	(DB) (DR)
21. ABS Bebra-Erfurt ⁴⁾	(DB) (DR)
22. ABS Hochstadt-Marktzeuln-Camburg ⁴⁾	(DB) (DR)
23. ABS Hof-Plauen ⁴⁾	(DB) (DR)
24. Rahmenplanung Rangierbf., 1. Stufe	(DB)
25. Kombiniertes Verkehr, 1. Stufe	(DB)

1) ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke

2) Einschließlich viergleisigem Ausbau bis Müllheim (Baden).

3) Kostenteilung mit Nahverkehr ist zu prüfen.

4) Projekt ist Bestandteil des Lückenschlußprogramms bzw. der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“.

b) Neue Vorhaben¹⁾

1.	ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund ²⁾	(DB) (DR)
2.	ABS Uelzen-Stendal ²⁾	(DB) (DR)
3.	ABS/NBS Hannover-Berlin ²⁾	(DB) (DR)
4.	ABS Bad Harzburg-Stapelburg ^{2) 3)}	(DB) (DR)
5.	ABS/NBS Nürnberg-Erfurt ²⁾	(DB) (DR)
6.	ABS/NBS Erfurt-Leipzig/Halle ²⁾	(DR)
7.	ABS Berlin-Halle/Leipzig ⁴⁾	(DR)
8.	ABS Leipzig-Dresden ²⁾	(DR)
9.	ABS/NBS Hanau-Erfurt ³⁾	(DB) (DR)
10.	ABS Paderborn-Halle	(DB) (DR)
11.	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden, 1. Stufe	(DB) (DR)
12.	ABS Langwedel-Uelzen ⁵⁾	(DB)
13.	ABS Pinneberg-Elmshorn ⁶⁾	(DB)
14.	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg	(DB)
15.	ABS (Amsterdam-) D/NL-Grenze-Emmerich-Oberhausen	(DB)
16.	ABS Hagen-Gießen	(DB)
17.	ABS (Paris-) D/F-Grenze-Saarbrücken-Ludwigshafen/Kehl-Appenweier ⁷⁾	(DB)
18.	ABS/NBS Hanau-Nantenbach/Würzburg-Iphofen	(DB)
19.	ABS Bingerbrück/Gau Algesheim-Bad Kreuznach-Neustadt (Weinstr.) -Landau-Karlsruhe ⁸⁾	(DB)
20.	ABS Darmstadt-Mannheim ⁸⁾	(DB)
21.	ABS Berlin-Dresden	(DR)
22.	ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover ¹¹⁾	(DB)
23.	ABS Hamburg-Rothenburgsort-Hamburg-Eidelstedt	(DB)
24.	Rahmenplanung Rangierbf., 2. Stufe ¹⁴⁾	(DB) (DR)
25.	Kombinierter Verkehr, 2. Stufe ¹²⁾	(DB) (DR)
26.	CIR-ELKE, 1. und 2. Stufe ⁹⁾	(DB) (DR)
27.	Ausbau von Knoten ¹⁰⁾ Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Rostock	(DR)
28.	Knoten Berlin ¹⁰⁾	(DR)
29.	Länderübergreifende Projekte	(DB) (DR)

¹⁾ ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke

²⁾ Projekt ist Bestandteil des Lückenschlußprogramms bzw. der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“

³⁾ Variantenuntersuchung noch nicht abgeschlossen

⁴⁾ „Projekt Deutsche Einheit“ und weiterer Ausbau

⁵⁾ Aufnahme vorbehaltlich der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit durch Zuschüsse Dritter

⁶⁾ Kostenteilung mit Nahverkehr ist zu prüfen

⁷⁾ Investitionskosten abhängig von endgültiger Ausgestaltung des Projektes

⁸⁾ Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption

⁹⁾ Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des „Computer-Integrated-Railroading“-Systems

¹⁰⁾ Vorbehaltlich positivem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnungen

¹¹⁾ Anbindung des Flughafens Hannover-Langenhagen nur bei Kostenbeteiligung Dritter bis hin zur Wirtschaftlichkeit

¹²⁾ Aufnahme vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe 2. Stufe und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs 2. Stufe. Die Einstellung von Rangierbahnhöfen und Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in den Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn setzt den gesonderten Nachweis der Einzelwirtschaftlichkeit für jedes Rangierbahnhof-Vorhaben und eine Gesamt-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Kombinierten Verkehr voraus. Alternativen der Privatfinanzierung sind zu prüfen.

2. Weiterer Bedarf

1.	ABS ¹⁾ Münster-Lünen-Dortmund	(DB)
2.	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden, 2. Stufe	(DR)
3.	Ausbau von Knoten	(DB) (DR)
4.	CIR-ELKE, 3. Stufe	(DB)
5.	Rahmenplanung Rbf, 3. Stufe	(DB)
6.	Länderübergreifende Projekte	(DB) (DR)
7.	ABS Schnabelwaid-Bayreuth-Hof	(DB)

¹⁾ ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke

3. Länderübergreifende Projekte

1.	ABS Hamburg-Puttgarden (-Kopenhagen)	(DB)
2.	ABS (Amsterdam-) D/NL-Grenze-Emmerich-Oberhausen-Köln/Herne (Gemeinsame deutsch-niederländische Untersuchung liegt vor)	(DB)
3.	ABS Stuttgart-Grenze D/CH (-Zürich)	(DB)
4.	ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel, 2. Stufe	(DB)
5.	ABS Ulm-Lindau-Grenze D/A (-Zürich)	(DB)
6.	ABS München-Lindau-Grenze D/A	(DB)
7.	ABS Nürnberg-Passau (-Wien)	(DB)
8.	ABS Nürnberg-Grenze D/CSFR (-Prag)	(DB)
9.	ABS Dresden-Grenze D/CSFR (-Prag)	(DR)
10.	ABS Dresden-Görlitz-Grenze D/PL	(DR)
11.	ABS Berlin-Frankfurt/O-Grenze D/PL (-Warschau)	(DR)
12.	ABS Berlin-Pasewalk-Stralsund (-Skandinavien)	(DR)
13.	ABS Berlin-Rostock (-Skandinavien)	(DR)

Allgemeine Anmerkung zu Nr. 1 bis 3

Die Bewertung der einzelnen Baumaßnahmen und Projekte in der Bundesverkehrswegeplanung 1992 präjudiziert nicht die Bewertung für den Bedarfsplan Schiene. Die Beteiligung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder einer anderen Eisenbahn des Bundes an den Baukosten bestimmt sich nach Maßgabe der gemäß § 3 Abs. 2 abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung.

Die unter Nummer 1 a Ziffer 24, 25, unter Nummer 1 b Ziffer 24—26 und unter Nummer 2 Ziffer 4, 5 aufgeführten Projekte sind nicht zwangsläufig Bestandteil des Bedarfsplans.

Artikel 5**Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)****§ 1****Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen**

(1) Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen. Es gilt nicht für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebbahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart.

(2) Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichener werden, und daß durch einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.

§ 2**Begriffsbestimmungen**

(1) Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

(2) Eisenbahnverkehrsleistungen sind die Beförderung von Personen oder Gütern auf einer Eisenbahninfrastruktur. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen in der Lage sein, die Zugförderung sicherzustellen.

(3) Das Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur umfaßt den Bau und die Unterhaltung von Schienenwegen sowie die Führung von Betriebsleit- und Sicherheitssystemen. Zur Eisenbahninfrastruktur zählen die in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes 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. Zur Eisenbahninfrastruktur zählen auch Gebäude, die der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur dienen, Gebäude, in denen sich Verkaufs- und Abfertigungseinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr befinden, sowie ortsfeste und bewegliche Verkaufs-, Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen, sofern sie jedem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehen.

(4) Eine internationale Gruppierung ist die Verbindung mindestens zweier Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften, deren Geschäftstätigkeit darin besteht, grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen zwischen den Mitgliedstaaten zu erbringen.

(5) Schienenpersonennahverkehr ist die Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu

bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Nahverkehr zu befriedigen. In Zweifelsfällen liegt Schienenpersonennahverkehr vor, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Beförderungsleistung durch die Eisenbahn 50 Kilometer nicht übersteigt oder die gesamte Reisezeit in Zügen der Eisenbahn weniger als eine Stunde beträgt. Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr im Sinne des Artikels 1 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates 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) ist Schienenpersonennahverkehr im Sinne der Sätze 1 und 2.

(6) Eisenbahnen oder Unternehmen des Bundes sind Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden.

(7) Die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden entscheiden, soweit es sich nicht um Schienenbahnen des Bundes handelt, in Zweifelsfällen im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, ob und inwieweit eine Schienenbahn zu den Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes zu rechnen ist.

§ 3**Öffentlicher Eisenbahnverkehr**

(1) Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr (öffentliche Eisenbahnen), wenn sie als

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und jedermann sie nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann (öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen),
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und ihre Schienenwege nach ihrer Zweckbestimmung von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzt werden können (öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

(2) Die Entscheidungen darüber, ob eine nicht zu den Eisenbahnen des Bundes gehörende Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr dient, treffen die obersten Landesverkehrsbehörden im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.

§ 4**Sicherheitsvorschriften**

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.

§ 5

Eisenbahnaufsicht, zuständige Behörde

(1) Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland werden von dem Land, in dem sie ihren Sitz haben, beaufsichtigt. Die Landesregierung kann die Eisenbahnaufsicht ganz oder teilweise dem Eisenbahn-Bundesamt übertragen, welches sie nach den Weisungen und für Rechnung dieses Landes übernimmt.

(2) Berührt eine nichtbundeseigene Eisenbahn mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland das Gebiet mehrerer Länder, so wird die Aufsicht von dem Lande geführt, in dem die Eisenbahn ihren Sitz hat, soweit nicht die Länder etwas anderes vereinbaren.

(3) Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ist die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die von der Landesregierung bestimmte Behörde ist auch Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für Eisenbahnen des Bundes sowie für nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz im Ausland, soweit es sich handelt um

1. die Tarife im Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland,
2. die Einhaltung von Auflagen oder Vereinbarungen auf der Grundlage von Artikel 1 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

(4) Zuständige Behörde für die Genehmigung von Tarifen der in Absatz 3 Satz 2 genannten Eisenbahnen, die im Schienenpersonennahverkehr über das Gebiet eines Landes hinaus angewendet werden, ist die Behörde des Landes in dem die Eisenbahn ihren Sitz oder eine Niederlassung im Sinne des Handelsrechtes hat, bei Eisenbahnen mit Sitz im Ausland die Behörde des an das Netz dieser Eisenbahn angrenzenden Landes. Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den Genehmigungsbehörden der vom Anwendungsbereich eines Tarifs berührten Länder. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, entscheidet auf Antrag der Länder der Bundesminister für Verkehr.

(5) Die Einhaltung von Arbeitsschutzvorschriften wird von den nach diesen Vorschriften zuständigen Behörden überwacht. Für Schienenfahrzeuge und Anlagen, die unmittelbar der Sicherstellung des Betriebsablaufs dienen, kann der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Zuständigkeit auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen.

(6) Im übrigen ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für Eisenbahnen des Bundes sowie für nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz im Ausland betreffend den Verkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland das Eisenbahn-Bundesamt.

§ 6

Erteilung und Versagung der Genehmigung

(1) Ohne eine Genehmigung dürfen weder Eisenbahnverkehrsleistungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 erbracht noch eine Eisenbahninfrastruktur nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 betrieben werden. Die Genehmigungspflicht für Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, richtet sich nach Landesrecht.

(2) Die Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn

1. der Antragsteller als Unternehmer und die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen zuverlässig sind,
2. der Antragsteller als Unternehmer finanziell leistungsfähig ist und damit die Gewähr für eine sichere Betriebsführung bietet,
3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen die erforderliche Fachkunde haben.

(3) Öffentliche Eisenbahnen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, ist auf Antrag die Genehmigung zu erteilen, ohne daß die Voraussetzungen des Absatzes 2 geprüft werden. Satz 1 gilt nur, sofern die Genehmigung innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes beantragt wird.

(4) Antragsteller kann jede natürliche oder juristische Person sein, die ihren Wohnsitz oder Sitz im Sinne des Handelsrechtes in der Bundesrepublik Deutschland hat. Ist der Antragsteller eine juristische Person, muß sich diese im Eigentum eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften befinden oder von diesen Staaten oder Staatsangehörigen kontrolliert werden.

(5) Die zuständige Genehmigungsbehörde entscheidet über die Erteilung oder Versagung einer Genehmigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahn-Bundesamt, wenn das antragstellende Unternehmen beabsichtigt, Eisenbahnverkehrsleistungen auch auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes zu erbringen.

§ 7

Widerruf der Genehmigung

(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 nicht mehr vorliegt.

(2) Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat die Eisenbahn den Nachweis zu führen, daß die ihr gesetzlich obliegenden arbeitsrechtlichen, sozialrechtlichen oder steuerrechtlichen Verpflichtungen erfüllt werden. Die Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der steuerrechtlichen Verpflichtungen

tungen oder die Abgabe der eidesstattlichen Versicherung nach § 284 der Abgabenordnung machen. Die Mitteilung der Finanzbehörden darf nur für Zwecke eines Widerrufsverfahrens verwendet werden.

(3) § 6 Abs. 5 gilt für den Widerruf einer Genehmigung, die einem Unternehmen unter den dort genannten Umständen erteilt worden ist, entsprechend.

§ 6

Geschäftsführung der Eisenbahnen

(1) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen in der Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung sowie hinsichtlich der verwaltungstechnischen und wirtschaftlichen Kontrolle sowie der internen Rechnungsführung von staatlichen und kommunalen Gebietskörperschaften unabhängig sein. Ihr Wirtschaftsplan und ihre Rechnungsführung sind von den Haushalten staatlicher oder kommunaler Gebietskörperschaften zu trennen.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 9

Getrennte Rechnungsführung

(1) Öffentliche Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen als auch eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, haben in ihrer Rechnungsführung beide Bereiche zu trennen. Eine Überleitung von Finanzmitteln von einem Bereich zum anderen ist unzulässig. Die Beachtung dieses Verbotes muß in der Rechnungsführung beider Bereiche zum Ausdruck kommen.

(2) Absatz 1 gilt auch für Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, sofern sie ihre Eisenbahninfrastruktur anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Nutzung für den öffentlichen Verkehr gegen Entgelt zur Verfügung stellen.

(3) Soweit und solange ein öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen Eisenbahnverkehrsleistungen sowohl in Bereichen, in denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt oder vereinbart werden können, als auch in anderen Bereichen erbringt, sind die Anforderungen des Artikels 1 Abs. 5, zweiter Unterabsatz, Buchstabe a und b der in § 2 Abs. 5 genannten Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates zu beachten. Auch für die Bereiche, in denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt oder vereinbart werden können, ist eine gesonderte Rechnung erforderlich. Mindestens muß diese Rechnung den Anforderungen an eine Kosten-Erlös-Rechnung und eine Inventur gemäß § 240 des Handelsgesetzbuches genügen. Die Rechnung muß den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen. Im übrigen gilt Absatz 1 Satz 2 und 3 entsprechend.

§ 10

Beförderungspflicht

Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dem Personenverkehr dienen, sind zur Beförderung von Personen und Reisegepäck verpflichtet, wenn

1. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden,
2. die Beförderung mit den regelmäßig verwendeten Beförderungsmitteln möglich ist und
3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht abwenden und denen sie auch nicht abhelfen konnte.

§ 11

Tarife

(1) Tarife sind die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

(2) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dazu verpflichtet, im Schienenpersonenverkehr Tarife aufzustellen, die alle Angaben, die zur Berechnung des Entgeltes für die Beförderung von Personen und für Nebenleistungen im Personenverkehr notwendig sind, sowie alle anderen für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen enthalten. Tarife nach Satz 1 müssen gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet werden.

(3) Tarife im Schienenpersonennahverkehr sind die Entgelte und Bedingungen für eine Beförderung bis zu 50 Kilometern, darüber hinaus nur, wenn die Tarife ausschließlich für Beförderungen in Zügen gelten, die gemäß § 2 Abs. 5 für den Nahverkehr bestimmt sind.

(4) Der Genehmigung bedürfen die Aufstellung, Änderung und Aufhebung von

1. Beförderungsbedingungen,
2. Beförderungsentgelten im Schienenpersonennahverkehr.

Die Tarifhoheit liegt bei den Ländern, soweit es sich nicht um Beförderungsbedingungen einer Eisenbahn des Bundes für ihren Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr handelt. Die Genehmigungsbehörde kann auf die Befugnis zur Genehmigung verzichten.

(5) Die nach Absatz 4 zu erteilende Genehmigung kann auch als Rahmengen Genehmigung erteilt werden. Die erforderliche Genehmigung gilt als erteilt,

1. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von zwei Wochen nach Eingang seines Antrages eine Äußerung der Genehmigungsbehörde zugeht,
2. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang seines

Antrages eine vom Antrag abweichende Entscheidung der Genehmigungsbehörde zugeht.

(6) Die Genehmigungsbehörde kann in den Fällen des Artikels 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 unter den dort genannten Voraussetzungen die Genehmigung versagen oder die Änderung von Tarifen verlangen. Die Aufstellung, Änderung oder Aufhebung von Beförderungsbedingungen kann darüber hinaus versagt werden, wenn sie mit dem geltenden Recht, insbesondere mit den Grundsätzen des Handelsrechts und des Gesetzes über Allgemeine Geschäftsbedingungen, nicht in Einklang stehen.

(7) Tarife nach Absatz 2 und 3 sowie Tarife nach Absatz 4 Satz 1 müssen bekanntgemacht werden. Die Aufhebung eines für eine bestimmte Zeit aufgestellten Tarifs braucht nicht bekanntgemacht zu werden. Erhöhungen der Beförderungsentgelte oder andere für den Reisenden nachteilige Änderungen der Beförderungsbedingungen werden frühestens zwei Wochen nach der Bekanntmachung wirksam, wenn nicht die Genehmigungsbehörde eine Abkürzung der Bekanntmachungsfrist genehmigt hat. Die Genehmigung muß aus der Bekanntmachung ersichtlich sein.

§ 12

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland haben das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Schienenwegeunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend für

1. internationale Gruppierungen im Sinne des § 2 Abs. 4;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unter Artikel 2 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 237 S. 25) fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
3. Eisenbahnen, die nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum zum Eisenbahnverkehr zugelassen sind, sofern die Gegenseitigkeit für den Zugang zum Verkehr auf der Eisenbahninfrastruktur dieser Eisenbahnen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland gewährleistet ist;
4. Eisenbahnen mit Sitz in Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaften oder des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen;

5. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland, wenn die in Nummer 3 genannte Gegenseitigkeit nicht gewährleistet ist, auf der Grundlage zwischenstaatlicher Vereinbarungen.

(3) Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung, sowie das zu entrichtende Entgelt und die sonstigen Nutzungsbedingungen, einschließlich der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen sind zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vereinbaren.

(4) Kommt eine Vereinbarung nach Absatz 3 nicht zustande, so entscheidet auf Antrag eines der beteiligten Unternehmen die für die Wettbewerbsaufsicht über das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Kartellbehörde nach billigem Ermessen. Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 1990 (BGBl. I S. 235), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2133), bleiben unberührt.

§ 13

Gemeinwirtschaftliche Leistungen

(1) Für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. Zuständige Behörden im Sinne dieser Verordnung sind für alle Eisenbahnen nach Maßgabe des Landesrechts Behörden der Länder oder die Kreise, Gemeinden oder Gemeindeverbände mit Ausnahme des in Artikel 1 Abs. 6 der genannten Verordnung vorgesehenen Falles, soweit es sich um Eisenbahnen des Bundes oder um Eisenbahnen mit Sitz im Ausland handelt.

(2) Die zuständigen Behörden, die beabsichtigen, die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage des Artikels 1 Abs. 4 und des Artikels 14 der in Absatz 1 genannten Verordnung zu vereinbaren, haben diese Leistungen auszuschreiben.

§ 14

Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen

(1) Unbeschadet des § 13 sind den nichtbundeseigenen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus folgenden Tatbeständen ergeben:

1. Aufwendungen für auferlegte Kindergeldzulagen für Arbeitnehmer, die andere Verkehrsunternehmen nicht zu tragen haben,
2. Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten, die von den Eisenbahnen unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind,

3. Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt; ein Ausgleich für höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen scheidet aus.

(2) Den Ausgleich nach Absatz 1 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 zugrundegelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.

§ 15

Planfeststellung

(1) Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen (Betriebsanlagen der Eisenbahn) dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit zu prüfen. Die Planfeststellung umfaßt die Entscheidung über alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

(2) Die Planfeststellung kann bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung unterbleiben, wenn

1. andere öffentliche Belange und
2. Rechte anderer nicht berührt oder mit den vom Vorhaben Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

(3) Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, sind ausgeschlossen. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder der Einwendungsfrist hinzuweisen.

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

§ 16

Veränderungssperre

(1) Sobald der Plan ausgelegt oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.

(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen

Vermögensnachteile vom Träger des Vorhabens Entschädigung verlangen.

§ 17

Vorzeitige Besitzeinweisung

(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung einer Betriebsanlage der Eisenbahn benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, hat die Enteignungsbehörde den Träger des Vorhabens auf Antrag nach Feststellung des Planes in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluß muß vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens zwei Monate nach Eingang des Antrags auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln. Hierzu sind der Antragsteller und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag möglichst vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, daß auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat ihn die Enteignungsbehörde vor der Besitzeinweisung in einer Niederschrift festzustellen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung soll dem Antragsteller und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zugestellt werden. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Träger des Vorhabens Besitzer. Der Träger des Vorhabens darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Vorhaben ausführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen.

(5) Der Träger des Vorhabens hat für die durch die Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes ausgeglichen werden.

(6) Wird der festgestellte Plan aufgehoben, ist auch die Besitzeinweisung aufzuheben und der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Der Träger des Vorhabens hat für alle durch die Besitzeinweisung entstandenen Nachteile Entschädigung zu leisten.

§ 18

Vorarbeiten

(1) Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte haben zur Vorbereitung der Planung notwendige Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstige Vorarbeiten, die zur Planung von Betriebsanlagen der Eisenbahn notwendig sind, durch den Träger des Vorhabens oder von ihm Beauftragte zu dulden. Wohnungen dürfen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden. Satz 2 gilt nicht für Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume während der jeweiligen Arbeits-, Geschäfts- oder Aufenthaltszeiten.

(2) Die Absicht, Vorarbeiten durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden, in deren Gebiet Vorarbeiten durchgeführt werden sollen, bekanntzugeben.

(3) Für Schäden, die durch Vorarbeiten verursacht worden sind, hat der Träger des Vorhabens Entschädigung zu leisten.

§ 19

Enteignung

(1) Für Zwecke der Unterhaltung, des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen der Eisenbahn ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung des Vorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.

(2) Ist nach diesem Gesetz für das Vorhaben eine Planfeststellung durchzuführen, ist dem Enteignungsverfahren der festgestellte Plan zugrunde zu legen; er ist für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Die Enteignung wird von den zuständigen Landesbehörden nach Landesrecht durchgeführt.

§ 20

Entschädigung

(1) Entschädigungen nach diesem Gesetz sind in Geld zu leisten.

(2) Wird die Nutzung eines Grundstückes durch die zur Entschädigung verpflichtende Maßnahme unmöglich gemacht oder erheblich erschwert oder kann das Grundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig genutzt werden, kann der Eigentümer statt einer Entschädigung verlangen, daß der Entschädigungspflichtige das Grundstück zum Verkehrswert erwirbt.

(3) Über Art und Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfalle die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.

§ 21

Überwachung

(1) Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Mitglieder des Fahrpersonals sind verpflichtet, der zuständigen Behörde innerhalb einer von ihr festzusetzenden Frist

1. die Auskünfte, die zur Ausführung der auf Grund des § 24 Abs. 2 erlassenen Rechtsverordnung erforderlich sind, wahrheitsgemäß und vollständig zu erteilen,
2. die Unterlagen, die sich auf diese Angaben beziehen, zur Prüfung auszuhändigen oder einzusenden.

Zum Fahrpersonal im Sinne des Satzes 1 gehören die Arbeitnehmer der Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit sie als Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Heizer, Bediener von Kleinlokomotiven, Lokrangierführer, Führer von Nebenfahrzeugen oder als Zugführer tätig sind.

(2) Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde. Der Verpflichtete ist über sein Auskunftsverweigerungsrecht zu belehren.

(3) Die Aufsichtsbehörden dürfen Grundstücke, Betriebsanlagen, Geschäftsräume und Beförderungsmittel der zu überwachenden Betriebe innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten, dort Prüfungen und Untersuchungen vornehmen und die geschäftlichen Unterlagen der Auskunftspflichtigen einsehen.

§ 22

Eisenbahnstatistik

(1) Zur Beurteilung der Struktur und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs werden bei Eisenbahnen im Sinne des § 2 Abs. 1 Daten über

1. Verkehrsleistungen,
2. Preise und Nutzungsentgelte,
3. wirtschaftliche Tätigkeiten, Umsatz, Beschäftigte, Investitionen, Fahrzeuge und Infrastruktur der Eisenbahn,
4. Eisenbahnbetriebsunfälle und
5. den verkehrsbedingten Energieverbrauch

als Bundesstatistik erhoben. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

(2) Das Statistische Bundesamt führt die Erhebungen nach Absatz 1 durch und bereitet die Daten auf.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Einzelheiten zur Durchführung der Erhebung,

insbesondere die Erhebungs- und Hilfsmerkmale sowie Periodizität, Berichtszeiträume und Berichtszeitpunkte sowie zur Aufbereitung durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates festzulegen.

(4) Zur Ausführung der auf Grund des Absatzes 3 erlassenen Rechtsverordnung gilt für die Datenerhebung über Eisenbahnbetriebsunfälle § 21 für Eisenbahnen und deren Betriebspersonal entsprechend.

§ 23

Besetzungszeiten von Arbeitsplätzen

Öffentliche Eisenbahnen entscheiden allein darüber, zu welchen Zeiten Arbeitsplätze für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für die Aufrechterhaltung und für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nach unternehmerischen Erfordernissen zu besetzen sind. Das Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats nach § 87 Abs. 1 Nr. 2 des Betriebsverfassungsgesetzes bezüglich der Arbeitszeitregelungen für den Einsatz der Beschäftigten während der nach Satz 1 festgelegten Besetzungszeiten bleibt unberührt.

§ 24

Rechtsverordnungen

(1) Zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnverkehr, des Umweltschutzes oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer wird der Bundesminister für Verkehr ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates für öffentliche Eisenbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen

1. über den Bau, den Betrieb und den Verkehr, welche
 - a) die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Eisenbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln,
 - b) allgemeine Bedingungen für die Beförderung von Personen und Gütern durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Handelsrechts festlegen,
 - c) die notwendigen Vorschriften zum Schutz der Anlagen und des Betriebes der Eisenbahnen gegen Störungen und Schäden enthalten,
2. über die Voraussetzungen, unter denen von den Verpflichtungen nach § 11 Abs. 2 abgewichen werden kann;
3. über die Voraussetzungen, unter denen einer Eisenbahn eine Genehmigung erteilt oder diese widerrufen wird, über den Nachweis der Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 einschließlich der Verfahren der Zulassung und der Feststellung der persönlichen Eignung und Befähigung des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen;

4. über Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Schienenfahrzeugen;
5. über die Ausbildung und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des Eisenbahnbetriebspersonals und über die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Aufgaben und Befugnisse, einschließlich des Verfahrens zur Erlangung von Erlaubnissen und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung;
6. über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur einer anderen Eisenbahn;
7. über die Grundsätze zur Erhebung des Entgeltes für die Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur; darin können Vorschriften enthalten sein über die Bemessungsgrundlagen und das Verfahren für die Entrichtung des Entgeltes;
8. über die Verpflichtung der Eisenbahnen, sich gegen Ansprüche auf Grund des Haftpflichtgesetzes oder aus dem Beförderungsvertrag zu versichern;
9. über die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen nach diesem Gesetz oder nach dem Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

(2) Zur Gewährleistung des Schutzes von Leben und Gesundheit des Fahrpersonals wird der Bundesminister für Verkehr ermächtigt mit Zustimmung des Bundesrates für öffentliche Eisenbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. Arbeitszeiten, Fahrzeiten und deren Unterbrechungen sowie Schichtzeiten,
2. Ruhezeiten und Ruhepausen,
3. Tätigkeitsnachweise,
4. die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Überwachung der Durchführung dieser Rechtsverordnungen,
5. die Zulässigkeit abweichender tarifvertraglicher Regelungen über Arbeitszeiten, Fahrzeiten, Schicht- und Ruhezeiten sowie Ruhepausen und Unterbrechungen der Fahrzeiten.

(3) Soweit Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 6 und 7 den Zugang und die Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ausschließlich einer Eisenbahn des Bundes regeln, bedürfen sie nicht der Zustimmung des Bundesrates.

(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a) werden, soweit sie den Umweltschutz betreffen, vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorschutz erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft erlassen. Die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt. Rechtsverordnungen nach Absatz 2 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung erlassen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen

1. zur Übernahme des Rechts der Europäischen Gemeinschaften soweit es Gegenstände der Artikel 1 bis 5 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes betrifft, in deutsches Recht sowie zur Durchführung solchen Rechtes der Europäischen Gemeinschaften;
2. zur Festlegung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates, soweit diese Verordnung es zuläßt; in der Rechtsverordnung kann vorgesehen werden, daß die zuständige Landesbehörde durch Rechtsverordnung die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates für die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, abweichend von der Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr für anwendbar erklären kann.

(6) Für Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, gelten die Ermächtigungen nach Absatz 1 Nr. 1 bis 5 und Nr. 6 und 7 insoweit, als die Einheit des Eisenbahnbetriebes es erfordert. Die Ermächtigungen nach Absatz 2 und § 22 Abs. 3 gelten für diese Eisenbahnen insoweit, als sie die Eisenbahninfrastruktur von öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen benutzen. Im übrigen werden die Landesregierungen ermächtigt, Rechtsverordnungen für diese Unternehmen zu erlassen; die Landesregierungen können die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.

§ 25

Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Der Bundesminister für Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung mit Zustimmung des Bundesrates zur Durchführung der auf Grund des § 24 Abs. 2 erlassenen Rechtsverordnungen allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen, insbesondere über die Ahndung einer Ordnungswidrigkeit nach § 26 Abs. 1 Nr. 4, 5 und 8.

§ 26

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahnverkehrsleistungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 erbringt oder eine Eisenbahninfrastruktur nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 betreibt,
2. ohne Genehmigung nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Eisenbahnverkehrsleistungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 erbringt,
3. einer Vorschrift des § 11 Abs. 2 zuwiderhandelt,

4. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 21 Abs. 1, auch in Verbindung mit § 22 Abs. 4, als Mitglied des Fahrpersonals entgegen § 21 Abs. 1 oder als Mitglied des Betriebspersonals entgegen § 21 Abs. 1 in Verbindung mit § 22 Abs. 4

- a) eine Auskunft nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erteilt oder
- b) Unterlagen nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt oder einsendet,

5. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 22 Abs. 1 Satz 2 eine Auskunft nicht oder nicht richtig erteilt,

6. einer Rechtsverordnung nach § 24 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

7. einer Rechtsverordnung nach § 24 Abs. 1 Nr. 5 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

8. einer Rechtsverordnung nach § 24 Abs. 2 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist oder,

9. einem Gebot oder Verbot einer Verordnung der Europäischen Gemeinschaften oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Verordnung zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach Satz 2 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist. Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die einzelnen Tatbestände der Verordnungen, die nach Satz 1 als Ordnungswidrigkeiten mit Geldbuße geahndet werden können, zu bezeichnen, soweit dies zur Durchführung der Verordnungen erforderlich ist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 4 und 5 mit einer Geldbuße bis zu eintausend Deutsche Mark, in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 und 6 bis 9 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

§ 27

Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten

(1) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist bei Ordnungswidrigkeiten im Bereich der Unternehmen, die der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt unterliegen, diese Behörde, soweit nicht gemäß § 64 a Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 128 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom . . . (BGBl. I S. . .) und gemäß § 49 Abs. 3 der

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Februar 1972 (BGBl. I S. 269), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 129 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom . . . (BGBl. I S. . .), die Bahnpolizeiämter zuständig sind.

(2) Neben den in den §§ 37 und 38 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten bestimmten Verwaltungsbehörden ist für die Verfolgung und Ahndung von den in § 26 Abs. 1 Nr. 4, 7 oder 8 genannten Ordnungswidrigkeiten auch die Verwaltungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die geschäftliche Niederlassung des Betriebes liegt, bei der der Betroffene tätig ist; § 39 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend.

(3) Wird ein Verstoß gegen die in § 26 Abs. 1 Nr. 4, 7 oder 8 genannten Bestimmungen in einem Unternehmen begangen, das im Geltungsbereich des Gesetzes weder seinen Sitz noch eine geschäftliche Niederlassung hat, und hat auch der Betroffene im Geltungsbereich des Gesetzes keinen Wohnsitz, so ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten das Eisenbahn-Bundesamt.

(4) Wird ein Verstoß von Bediensteten des Bundes-eisenbahnvermögens oder von Arbeitnehmern von Eisenbahnen des Bundes begangen, so ist Absatz 1 entsprechend anzuwenden.

§ 28

Übergangsregelung für den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes

Bis zum 31. Dezember 1994 ist der Bundesminister für Verkehr auch Aufsichts- und Genehmigungsbehörde sowie zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates für Eisenbahnen des Bundes, soweit es sich handelt um

1. die Tarife im Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen,
2. die Einhaltung von Auflagen oder Vereinbarungen auf der Grundlage von Artikel 1 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen.

Artikel 6

Anpassung anderer Rechtsvorschriften

(1) § 16 des Abgeordnetengesetzes vom 18. Februar 1977 (BGBl. I S. 297), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Januar 1992 (BGBl. I S. 67) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Benutzt ein Mitglied des Bundestages in Ausübung des Mandats Verkehrsmittel von Eisenbahnen des Bundes oder innerhalb des Bundesgebietes Schlafwagen oder Flugzeuge, so werden die Kosten gegen Nachweis erstattet.“

2. Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Ein Mitglied des Bundestages darf die Erstattung von Fahrkosten, die bei Reisen mit Eisenbahnen des Bundes innerhalb des Bundesgebietes in Ausübung seines Mandats entstanden sind, von anderer Seite nicht annehmen.“

(2) § 1 d des Gesetzes über das Amtsgehalt der Mitglieder des Bundesverfassungsgerichtes vom 28. Februar 1964 (BGBl. I S. 133), das zuletzt durch Artikel VII § 4 des Gesetzes vom 20. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3716) geändert worden ist, wird aufgehoben.

(3) § 10 des Europaabgeordnetengesetzes vom 6. April 1979 (BGBl. I S. 413), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 7. Januar 1992 (BGBl. I S. 2) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„ § 10

Erstattung von Fahrkosten

Benutzt ein Mitglied des Europäischen Parlaments, das nicht dem Deutschen Bundestag angehört, in Ausübung des Mandats Verkehrsmittel von Eisenbahnen des Bundes oder innerhalb des Bundesgebietes Flugzeuge oder Schlafwagen, so werden die Kosten gegen Nachweis erstattet. § 16 Abs. 2 des Abgeordnetengesetzes gilt entsprechend.“

(4) In § 3 des Gesetzes zur Überwachung strafrechtlicher und anderer Verbringungsverbote in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 12-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27. Februar 1974 (BGBl. I S. 437) geändert worden ist, werden die Wörter „und der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen.

(5) Das Bundesgrenzschutzgesetz vom 18. August 1972 (BGBl. I S. 1834), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 a Abs. 1 wird das Wort „Bundeseisenbahnen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.
2. In § 47 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 wird das Wort „Bundeseisenbahnen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(6) Das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container vom 10. Februar 1976 (BGBl. II S. 253), zuletzt geändert durch Artikel 25 des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221), wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 5 werden jeweils die Wörter „Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Deutsche Bundespost“ ersetzt.
- b) In Absatz 6 werden die Wörter „die Deutsche Bundespost und“ gestrichen.
- c) In Absatz 7 werden die Wörter „, der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen.

2. Artikel 6 Abs. 1 und 2 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Für das CSC-Sicherheits-Zulassungsschild (Anhang zur Regel 1 der Anlage I des Übereinkommens) teilen die Zulassungsbehörden dem Antragsteller eine Zulassungsbezeichnung zu, die wie folgt beginnt:

Baden-Württemberg	D-BW-
Bayern	D-BY-
Berlin	D-BE-
Brandenburg	D-BB-
Bremen	D-HB-
Hamburg	D-HH-
Hessen	D-HE-
Mecklenburg-Vorpommern	D-MV-
Niedersachsen	D-NI-
Nordrhein-Westfalen	D-NW-
Rheinland-Pfalz	D-RP-
Saarland	D-SL-
Sachsen	D-SN-
Sachsen-Anhalt	D-ST-
Schleswig-Holstein	D-SH-
Thüringen	D-TH-

Die Deutsche Bundespost führt als entsprechenden Anfang der Zulassungsbezeichnung die Buchstaben der Bundeswehr

D-BP-
D-Y-

(2) Ist bei der Zulassung vorhandener Container (Artikel II Abs. 9 und Regel 9 der Anlage I des Übereinkommens) die Hersteller-Identifizierungsnummer nicht bekannt (Nummer 3 des Anhangs zur Anlage I des Übereinkommens), so teilen die Zulassungsbehörden eine solche Nummer mit folgenden Anfangsbuchstaben zu:

Baden-Württemberg	BW-
Bayern	BY-
Berlin	BE-
Brandenburg	BB-
Bremen	HB-
Hamburg	HH-
Hessen	HE-
Mecklenburg-Vorpommern	MV-
Niedersachsen	NI-
Nordrhein-Westfalen	NW-
Rheinland-Pfalz	RP-
Saarland	SL-
Sachsen	SN-
Sachsen-Anhalt	ST-
Schleswig-Holstein	SH-
Thüringen	TH-

Die Deutsche Bundespost führt bei unbekannter Hersteller-Identifizierungsnummer die Anfangsbuchstaben der Bundeswehr

BP-
Y-"

3. Artikel 10 wird gestrichen.

(7) Die §§ 6 Nr. 3, § 9 Nr. 3 des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 201-5, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 3 Nr. 7 des Gesetzes vom 20. De-

zember 1984 (BGBl. I S. 1654) geändert worden ist, werden aufgehoben.

(8) In § 44 Abs. 1 des Bundesbeamtengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Februar 1985 (BGBl. I S. 479), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juni 1992 (BGBl. I S. 1030) geändert worden ist, werden die Wörter „bei der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „beim Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(9) Die Erholungsurlaubsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Oktober 1992 (BGBl. I S. 1803) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefaßt:

„ § 1

Urlaubsjahr

Urlaubsjahr ist das Kalenderjahr. Für die Beamten des Bundeseisenbahnvermögens und der Deutschen Bundespost kann die oberste Dienstbehörde eine von Satz 1 abweichende Regelung treffen.“

2. § 12 Abs. 8 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(8) Für den Bereich der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie einer gemäß § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) ausgegliederten Gesellschaft kann die oberste Dienstbehörde

1. von der Anwendung des Absatzes 1 absehen,
2. der Bemessung des Zusatzurlaubs nach den Absätzen 1, 5 und 7 das Kalenderjahr zugrunde legen und dabei abweichend von Absatz 5 auch die in den Monaten Januar und Februar des folgenden Kalenderjahres erbrachten Dienstleistungen berücksichtigen.“
3. In § 13 Satz 1 werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie einer gemäß § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) ausgegliederten Gesellschaft“ ersetzt.

(10) § 1 des Gesetzes über die Zuständigkeit auf dem Gebiet des Rechts des öffentlichen Dienstes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 2030-15-1, veröffentlichten bereinigten Fassung wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Nr. 7 wird gestrichen. Die bisherigen Nummern 8 bis 15 werden Nummern 7 bis 14.
2. Absatz 2 Nr. 1 wird gestrichen. Die bisherigen Nummern 2 bis 4 werden Nummern 1 bis 3.

(11) In § 63 Nr. 9 des Beamtenversorgungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Oktober 1990 (BGBl. I S. 2298), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2088) geändert worden ist, werden die Wörter „sowie der vom Amt abberufenen Mitglieder des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen.

(12) § 35 Abs. 1 der Bundesdisziplinarordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juli 1967 (BGBl. I S. 750, 984), die zuletzt durch Artikel 9 des

Gesetzes vom 17. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2809) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Satz 1 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. für die Beamten des Bundeseisenbahnvermögens mit Ausnahme des Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens, soweit nicht die Ausübung des Ernennungsrechts auf andere Behörden weiter übertragen ist, der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens.“

2. In Satz 3 zweiter Halbsatz werden die Wörter „Vorstand der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens.“ ersetzt.

(13) In Artikel 10 Abs. 1 des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung des Dienststrafrechtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 2031-1/1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel II § 1 des Gesetzes vom 20. Juli 1967 (BGBl. I S. 725) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ sowie die Wörter „der Vorstand der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(14) Das Bundesbesoldungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. März 1992 (BGBl. I S. 409), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2091), wird wie folgt geändert:

1. In § 26 Abs. 2 Nr. 1 werden die Wörter „die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.

2. Die Vorbemerkungen zu den Bundesbesoldungsordnungen A und B werden wie folgt geändert:

a) In Vorbemerkung Nummer 2 Abs. 1 werden die Wörter „Bundesbahn-Zentralämter Minden und München“ gestrichen,

b) In Vorbemerkung Nummer 7 Abs. 1 werden die Wörter „, der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen.

3. In der Besoldungsgruppe A 16 werden bei der Amtsbezeichnung „Ministerialrat“ die Wörter „bei der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „beim Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

4. Die Bundesbesoldungsordnung B wird wie folgt geändert:

a) In der Besoldungsgruppe B 3 werden

aa) die Amtsbezeichnung „Direktor des Hauptprüfungsamtes in der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen,

bb) bei der Amtsbezeichnung „Ministerialrat“ die Wörter „bei der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „beim Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt,

cc) bei der Amtsbezeichnung „Vizepräsident“ die Wörter „— als der ständige Vertreter

eines in einem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis zum Bund stehenden Leiters einer Bundesbahndirektion —“ gestrichen.

b) In der Besoldungsgruppe B 5 werden die Wörter „Präsident des Bundesbahn-Sozialamtes“ gestrichen.

c) In der Besoldungsgruppe B 6 werden

aa) nach der Amtsbezeichnung „Präsident des Bundesamtes für Zivilschutz“ die Amtsbezeichnung „Präsident des Bundeseisenbahnvermögens“ eingefügt.

bb) nach der Amtsbezeichnung „Präsident des Deutschen Wetterdienstes“ die Amtsbezeichnung „Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes“ eingefügt.

5. In Vorbemerkung Nummer 3 Abs. 1 und 2 der Bundesbesoldungsordnung C werden die Wörter „, der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen.

6. Die Vorbemerkung Nummer 2 Abs. 1 der Bundesbesoldungsordnung R wird wie folgt gefaßt:

„(1) Richter und Staatsanwälte erhalten, wenn sie bei obersten Gerichtshöfen des Bundes oder obersten Bundesbehörden verwendet werden, eine Stellenzulage nach Anlage IX.“

(15) § 1 der Verordnung zu § 26 Abs. 4 Nr. 2 des Bundesbesoldungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1992 (BGBl. I S. 1597) wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 3 Buchstabe a und b und Nummer 4 werden jeweils die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

2. In Nummer 5 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ und das Wort „Dienststellen“ durch die Wörter „Betrieben der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie der gemäß § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) ausgegliederten Gesellschaften“ ersetzt.

3. In Nummer 8 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

4. In Nummer 9 werden die Wörter „bei der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

5. In den Nummern 10 und 12 werden jeweils die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(16) In § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung über die Gewährung von Mehrarbeitsvergütung für Beamte in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1992 (BGBl. I S. 528) werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens, soweit dieser bei der Deutsche Bahn

Aktiengesellschaft sowie einer gemäß § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) ausgliederten Gesellschaft geleistet wird" ersetzt.

(17) Die Erschwerniszulagenverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1992 (BGBl. I S. 519) wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 Buchstabe a beträgt die Zulage

1. für Beamte und Soldaten nach den Nummern 9 und 10 der Vorbemerkungen zu den Bundesbesoldungsordnungen A und B des Bundesbesoldungsgesetzes sowie

2. für Beamte in Ämtern der Bundesbesoldungsordnung A

a) bei Justizvollzugsanstalten,

b) beim Bundeseisenbahnvermögen, wenn sie im Wege der Zuweisung im Betriebs- und Verkehrsdienst der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder einer gemäß § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) ausgegliederten Gesellschaft eingesetzt sind, und

c) im Betriebsdienst der Deutschen Bundespost 1,50 Deutsche Mark je Stunde; dies gilt auch für entsprechende Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst.“

2. In § 22 Abs. 5 Satz 1 wird der einleitende Satzteil wie folgt gefaßt:

„(5) Abweichend von Absatz 1 und 2 erhalten die der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie einer gemäß § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) ausgegliederten Gesellschaft zugewiesenen Beamten des Bundeseisenbahnvermögens und Beamte der Deutschen Bundespost eine Schichtzulage in folgenden Stufen:“

(18) Die Übergangszahlungsverordnung vom 23. Juli 1975 (BGBl. I S. 1982), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 27. November 1978 (BGBl. I S. 1831), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 2 Nr. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

2. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 werden jeweils die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(19) § 1 Abs. 2 der Sonderzuschlagsverordnung vom 13. November 1990 (BGBl. I S. 2451) wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Voraussetzungen des Absatzes 1 sind erfüllt, wenn Planstellen des Verwendungsbereichs nicht nur in Ausnahmefällen

1. mehrere Monate nicht anforderungsgerecht besetzt werden konnten oder

2. nachbesetzt werden müssen, weil die Stelleninhaber sich für Tätigkeiten außerhalb des öffentlichen Dienstes entscheiden,

und keine Aussicht auf eine kurzfristige Änderung dieser Verhältnisse besteht. Den Planstellen stehen beim Bundeseisenbahnvermögen Dienstposten der der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie einer gemäß § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) ausgegliederten Gesellschaft zugewiesenen Beamten und Dienstposten bei der Deutschen Bundespost gleich.“

(20) In § 91 Abs. 1 Nr. 1 des Bundespersonalvertretungsgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 693), das zuletzt durch Artikel 3 Nr. 5 des Gesetzes vom 16. Januar 1991 (BGBl. I S. 47) geändert worden ist, werden die Wörter „mit Ausnahme des Personals in den Dienststellen der Deutschen Bundesbahn auf Schweizer Gebiet“ gestrichen.

[(21) Das Gesetz zur Regelung der Rechtsverhältnisse der unter Artikel 131 des Grundgesetzes fallenden Personen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Oktober 1965 (BGBl. I S. 1685), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 4 des Gesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026), wird wie folgt geändert:

1. In § 58 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „von der Deutschen Bundesbahn,“ durch die Wörter „vom Bundeseisenbahnvermögen, von“ ersetzt.

2. In § 60 Abs. 1 Buchstabe a werden die Wörter „der Vorstand der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens“ und das Klammerzitat durch das Zitat „(§ 6 Abs. 2 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen vom ..., BGBl. I S. ...)“ ersetzt.]

[(22) In § 25 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes zur Regelung der Wiedergutmachung nationalsozialistischen Unrechts für Angehörige des öffentlichen Dienstes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1965 (BGBl. I S. 2073), das zuletzt durch Artikel 4 Abs. 5 des Gesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn (§ 20 Abs. 3 Satz 1 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 — BGBl. I S. 955)“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.]

{ } können ersatzlos gestrichen werden im Fall des Inkrafttretens des Artikels 4 des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des BeamtVG

(23) Das Bundesdatenschutzgesetz vom 20. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2954) wird wie folgt geändert:

1. In § 18 Abs. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

2. In § 25 Abs. 1 Nr. 2 werden die Wörter „bei der Bundesbahn gegenüber dem Vorstand“ durch die Wörter „beim Bundeseisenbahnvermögen gegenüber dem Präsidenten“ ersetzt.

(24) § 79 des Bundes-Seuchengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 1979

(BGBl. I S. 2262, 1980 I S. 151), das zuletzt durch Artikel 17 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2094) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„§ 79

Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes obliegt der Vollzug dieses Gesetzes für Schienenfahrzeuge sowie für ortsfeste Anlagen zur Befüllung von Schienenfahrzeugen dem Eisenbahn-Bundesamt, soweit die Aufgaben des Gesundheitsamtes und der zuständigen Behörde nach den §§ 11 und 12 betroffen sind.“

(25) § 17 der Verordnung über Kleinf Feuerungsanlagen vom 15. Juli 1988 (BGBl. I S. 1059) wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Nummer 1 aufgehoben und das Wort „Verwaltungen“ durch das Wort „Verwaltung“ ersetzt.
- b) In Satz 2 werden die Wörter „Die zuständigen Verwaltungen teilen“ durch die Wörter „Sie teilt“ ersetzt.

2. In Absatz 2 werden die Wörter „zuständigen Verwaltungen“ durch die Wörter „zuständige Verwaltung“ und das Wort „führen“ durch das Wort „führt“ ersetzt.

3. In Absatz 3 werden die Wörter „zuständigen Verwaltungen erstellen“ durch die Wörter „zuständige Verwaltung erstellt“ und das Wort „teilen“ durch das Wort „teilt“ ersetzt.

(26) In Spalte 3 zu Abfallschlüssel 52101 der Anlage zur Abfallbestimmungs-Verordnung vom 3. April 1990 (BGBl. I S. 614) wird das Wort „Bundesbahn“ durch das Wort „Eisenbahnen“ ersetzt.

(27) In Spalte 3 zu Reststoffschlüssel 52101 der Anlage zur Reststoffbestimmungs-Verordnung vom 3. April 1990 (BGBl. I S. 631, 862) wird das Wort „Bundesbahn“ durch das Wort „Eisenbahnen“ ersetzt.

(28) Nummer 9 der Anlage zu § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 20. Juni 1990 (BGBl. I S. 1080) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„9. Bau und Änderung von Anlagen einer Eisenbahn des Bundes, die einer Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz bedürfen;“

(29) In § 38 Satz 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), das zuletzt durch Artikel 12 Nr. 4 des Gesetzes vom 11. Januar 1993 (BGBl. I S. 50) geändert worden ist, wird das Wort „Bundesbahngesetzes“ durch die Wörter „Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ ersetzt.

(30) In § 4 Satz 2 des Gesetzes über den Zivilschutz in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. August 1976 (BGBl. I S. 2109), das zuletzt durch Artikel 4 Abs. 6 des Gesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026)

geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und“ gestrichen.

(31) § 27 Abs. 2 des Schutzbaugesetzes vom 9. September 1965 (BGBl. I S. 1232), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 21. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3656) geändert worden ist, wird aufgehoben.

(32) In § 15 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Erweiterung des Katastrophenschutzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Februar 1990 (BGBl. I S. 229), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 26. November 1990 (BGBl. I S. 2520) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und“ gestrichen.

(33) In § 6 Abs. 1 Buchstabe c des Raumordnungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juli 1991 (BGBl. I S. 1726, 1883) wird das Wort „Bundesbahngesetz“ durch die Wörter „Allgemeinen Eisenbahngesetz“ ersetzt.

(34) In § 1 Nr. 9 der Raumordnungsverordnung vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766) wird das Wort „Bundesbahnen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(35) In § 1 Nummer 4.1 der Mikrozensusverordnung vom 14. Juni 1985 (BGBl. I S. 967), die zuletzt durch die Verordnung vom 12. April 1991 (BGBl. I S. 902) geändert worden ist, werden in der Klammer die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch das Wort „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(36) § 4 Abs. 3 Nr. 1 des Bundesstatistikgesetzes vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 17. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2837) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„1. je einem Vertreter der Bundesministerien, des Bundesrechnungshofes und der Deutschen Bundesbank.“

(37) In § 2 Abs. 1 Nr. 6 des Finanz- und Personalstatistikgesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2119) werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(38) § 882 a Abs. 4 der Zivilprozeßordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 310-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Januar 1993 (BGBl. I S. 50) geändert worden ist, wird aufgehoben.

(39) § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gerichtskostengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1975 (BGBl. I S. 3047), das zuletzt durch Artikel 11 Nr. 1 des Gesetzes vom 11. Januar 1993 (BGBl. I S. 50) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„Die Deutsche Bundespost ist von der Zahlung der Auslagen nicht befreit.“

(40) § 11 Abs. 1 Satz 2 der Kostenordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 361-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 7 Abs. 17 des Gesetzes vom

17. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2847) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„Die Deutsche Bundespost ist von der Zahlung der Auslagen nicht befreit.“

(41) In § 8 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über Kosten der Gerichtsvollzieher in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 362-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 7 Abs. 18 des Gesetzes vom 17. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2847) geändert worden ist, werden die Wörter „Bundesbahn und Bundespost sind“ durch die Wörter „Die Deutsche Bundespost ist“ ersetzt.

(42) Die §§ 453, 458 bis 460 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), werden aufgehoben.

(43) In den §§ 25 b Abs. 1 Satz 1, § 25 d Abs. 1 Satz 2 und § 25 d Abs. 3 Nr. 1 des Gesetzes über Kapitalanlagegesellschaften in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1970 (BGBl. I S. 127), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. November 1992 (BGBl. I S. 1853) geändert worden ist, werden jeweils die Wörter „Deutsche Bundesbahn“ durch das Wort „Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(44) In § 1 Abs. 2 Nr. 1 der KAGG-Bewertungsverordnung vom 14. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2237) werden die Wörter „Deutsche Bundesbahn“ durch das Wort „Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(45) § 42 des Wehrpflichtgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juni 1986 (BGBl. I S. 879), das zuletzt durch Artikel 2 Nr. 10 des Gesetzes vom 20. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2317) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter „oder dem hauptamtlichen Bahnpolizeidienst der Deutschen Bundesbahn (polizeilicher Vollzugsdienst)“ gestrichen.
2. In Absatz 2 werden hinter dem Wort „Vollzugsdienst“ die Wörter „der Polizei“ eingefügt und die Wörter „bei der Vollzugspolizei oder hauptamtlichen Bahnpolizei“ durch die Wörter „im Vollzugsdienst der Polizei“ ersetzt.
3. In Absatz 3 werden das Wort „polizeilichen“ gestrichen und hinter dem Wort „Vollzugsdienst“ die Wörter „der Polizei“ eingefügt.

(46) Die Verordnung zur Übertragung von Zuständigkeiten im Verfahren bei der Unabkömmlichstellung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 50-1-3-2, veröffentlichten bereinigten Fassung wird wie folgt geändert:

1. § 1 Teil VI wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. das Eisenbahn-Bundesamt, auch für Wehrpflichtige, die bei einer Eisenbahn des Bundes tätig sind,“

b) Die Nummern 2 bis 7 werden aufgehoben.

2. § 2 Teil II Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. der Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt,“.

(47) In § 1 Nr. 1 der Verordnung zur Durchführung des Stellenvorbehalts nach § 10 Abs. 4 Satz 7 des Soldatenversorgungsgesetzes vom 16. Dezember 1969 (BGBl. I S. 2347), die zuletzt durch die Verordnung vom 3. August 1982 (BGBl. I S. 1130) geändert worden ist, werden die Wörter „der Vorstand Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(48) § 95 des Bundesleistungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 54-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 18. Februar 1986 (BGBl. I S. 265) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„§ 95

Die Deutsche Bundespost und öffentliche Eisenbahnen können nicht zu Leistungen nach diesem Gesetz herangezogen werden.“

(49) In § 2 Abs. 1 Nr. 7 der Anforderungsbehörden- und Bedarfsträgerverordnung vom 12. Juni 1989 (BGBl. I S. 1088) werden die Wörter „die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „das Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.

(50) Das Zivildienstgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 1986 (BGBl. I S. 1205), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 11. Juni 1992 (BGBl. I S. 1030), wird wie folgt geändert:

1. § 15 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „oder dem hauptamtlichen Bahnpolizeidienst der Deutschen Bundesbahn (polizeilicher Vollzugsdienst)“ gestrichen.

b) Die Absätze 2 und 3 werden wie folgt gefaßt:

„(2) Die zuständigen Behörden sind verpflichtet, dem Bundesamt den Widerruf eines Annahmescheides und das Ausscheiden aus dem Vollzugsdienst der Polizei anzuzeigen; das gleiche gilt, wenn trotz Annahmescheides der Dienst nicht angetreten wird.“

(3) § 14 Abs. 3 findet entsprechende Anwendung, wenn eine zuständige Behörde anzeigt, daß ein anerkannter Kriegsdienstverweigerer in den Vollzugsdienst der Polizei eingetreten ist oder für diesen durch schriftlichen Bescheid angenommen worden und seine Einstellung innerhalb von sechs Monaten nach der Annahme zu erwarten ist.“

2. § 35 Abs. 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Verträge mit Körperschaften und Verbänden der Heilberufe zur Sicherstellung der Heilfürsorge der Dienstleistenden sowie mit öffentlichen Eisenbahnen zur Stundung von Reisekosten schließt der zuständige Bundesminister ab.“

(51) In § 16 Abs. 1 Nr. 1 der Hauptzollamtszuständigkeitsverordnung vom 7. August 1991 (BGBl. I

S. 1776) werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(52) In § 3 Abs. 3 des Gesetzes über die Finanzstatistik in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Juni 1980 (BGBl. I S. 673, 782), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 19. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2555) geändert worden ist, werden die Wörter „Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(53) Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. September 1990 (BGBl. I S. 1898, 1991 I S. 808), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150), wird wie folgt geändert:

1. In § 49 Abs. 1 Nr. 4 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

2. Nach § 52 Abs. 29 wird folgender Absatz 29a eingefügt:

„(29a) § 49 Abs. 1 Nr. 4 in der Fassung des Artikels 6 Abs. 53 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .) ist erstmals für den Veranlagungszeitraum 1994 anzuwenden.“

(54) Das Körperschaftsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 1991 (BGBl. I S. 638), das zuletzt durch Artikel 18 des Gesetzes vom 24. Juni 1991 (BGBl. I S. 1322) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ ersetzt durch die Wörter „das Bundeseisenbahnvermögen“.

b) Nummer 1 a wird gestrichen.

2. Nach § 54 Abs. 1 wird folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1a) Die Steuerbefreiung nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 ist für das Bundeseisenbahnvermögen erstmals für den Veranlagungszeitraum 1994 anzuwenden. Die Steuerbefreiung für die Deutsche Bundesbahn und für die Deutsche Reichsbahn nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 1 a des Körperschaftsteuergesetzes 1991 in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 1991 (BGBl. I S. 638) ist letztmals für den Veranlagungszeitraum 1993 anzuwenden.“

(55) Das Gewerbesteuerengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1991 (BGBl. I S. 814), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 24. Juni 1991 (BGBl. I S. 1322) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „das Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

b) In Nummer 3 werden die Wörter „die Deutsche Reichsbahn,“ gestrichen.

2. Nach § 36 Abs. 1 wird folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1a) die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 1 ist für das Bundeseisenbahnvermögen erstmals für den Erhebungszeitraum 1994 anzuwenden. Die Steuerbefreiung für die Deutsche Bundesbahn und für die Deutsche Reichsbahn nach § 3 Nr. 1 und 3 des Gewerbesteuerengesetzes 1991 in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1991 (BGBl. I S. 814) ist letztmals für den Erhebungszeitraum 1993 anzuwenden.“

(56) Das Vermögensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1990 (BGBl. I S. 2467), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 9. November 1992 (BGBl. I S. 1853), wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn,“ durch die Wörter „das Bundeseisenbahnvermögen,“ ersetzt.

b) Nummer 1 a wird gestrichen.

2. In § 25 Abs. 1 wird die Jahreszahl „1993“ durch die Jahreszahl „1994“ ersetzt.

(57) Das Grundsteuergesetz vom 7. August 1973 (BGBl. I S. 965), zuletzt geändert durch Anlage I Kapitel IV Sachgebiet B Abschnitt II Nr. 30 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 in Verbindung mit Artikel 1 des Gesetzes vom 23. September 1990 (BGBl. 1990 II S. 885, 986), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 1 Nr. 2 werden die Wörter „von der Deutschen Bundesbahn oder der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „vom Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

2. § 13 Abs. 2 wird aufgehoben.

3. In § 38 wird die Jahreszahl „1991“ durch die Jahreszahl „1994“ ersetzt.

(58) In § 4 Nr. 6 Buchstabe a des Umsatzsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Februar 1991 (BGBl. I S. 350), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150) geändert worden ist, werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(59) In § 34 Abs. 1 Satz 2 der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Februar 1991 (BGBl. I S. 379), die zuletzt durch die Verordnung vom 3. Dezember 1992 (BGBl. I S. 982) geändert worden ist, werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn, der nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen,“ ersetzt.

(60) In § 4 Abs. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150) geändert worden ist, werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn“ durch das Wort „Eisenbahn“ ersetzt.

(61) Das Zollverwaltungsgesetz (Artikel 1 des Zollrechtsänderungsgesetzes vom 21. Dezember 1992 — BGBl. I S. 2125) wird wie folgt geändert:

1. In § 15 Abs. 6 werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn oder der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.
2. In § 19 Abs. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „den Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(62) In § 9a Abs. 1 Nr. 2 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Altsparengesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 621-4-DV1, veröffentlichten bereinigten Fassung werden die Wörter „Deutsche Bundesbahn“ durch das Wort „Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(63) In der Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Bundesrepublik Deutschland in das Bundesschuldbuch sowie von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Bundesbahn in das Bundesbahnschuldbuch und von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Bundespost in das Schuldbuch der Deutschen Bundespost in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 651-11, veröffentlichten bereinigten Fassung werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(64) Das Allgemeine Kriegsfolgengesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 653-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2094), wird wie folgt geändert:

1. § 27 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Satz 1 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. das Bundeseisenbahnvermögen, soweit es sich um Ansprüche gegen die bisherigen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn handelt,“
 - b) Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

„Ist hiernach die örtliche Zuständigkeit einer Direktion nicht gegeben, so ist bei Ansprüchen nach Nummer 1 die Oberfinanzdirektion Köln und bei Ansprüchen nach Nummer 3 die Oberpostdirektion Köln zuständig.“
2. In § 35 Abs. 2 Nr. 2 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „das Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.
3. In § 109 Nr. 3 werden die Wörter „und an Stelle der Bundesbahndirektion die Verwaltungsstelle der Deutschen Bundesbahn in Berlin“ gestrichen.

(65) Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 1990 (BGBl. I S. 235), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2133), wird wie folgt geändert:

1. In § 44 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe e werden die Wörter „und der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen.

2. In § 99 Abs. 1 Nr. 2 werden der Strichpunkt am Ende durch einen Punkt ersetzt und Nummer 3 gestrichen.

(66) In § 9 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b der Mineralölbewirtschaftungs-Verordnung vom 19. April 1988 (BGBl. I S. 530) werden die Wörter „Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(67) Die Dampfkesselverordnung vom 27. Februar 1980 (BGBl. I S. 173), zuletzt geändert durch Artikel 9 Nr. 2 des Gesetzes vom 26. August 1992 (BGBl. I S. 1564), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 Nr. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und der Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schiffsverkehrs zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

2. In § 30 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „1 Vertreter der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.

(68) Die Druckbehälterverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. April 1989 (BGBl. I S. 843), zuletzt geändert durch Artikel 9 Nr. 3 des Gesetzes vom 26. August 1992 (BGBl. I S. 1564), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 Nr. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und deren Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schiffsverkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

2. In § 31 Abs. 5 Nr. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und“ gestrichen.

(69) In § 1 Abs. 3 Nr. 1 der Aufzugsverordnung vom 27. Februar 1980 (BGBl. I S. 205), die zuletzt durch Artikel 9 Nr. 4 des Gesetzes vom 26. August 1992 (BGBl. I S. 1564) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und deren Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schiffsverkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

(70) In § 1 Abs. 3 Nr. 1 der Verordnung über elektrische Anlagen in explosionsgefährdeten Räumen vom 27. Februar 1980 (BGBl. I S. 214), die zuletzt durch Artikel 9 Nr. 5 des Gesetzes vom 26. August 1992 (BGBl. I S. 1564) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und der Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schiffsverkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

(71) In § 1 Abs. 3 Nr. 1 der Acetylenverordnung vom 27. Februar 1980 (BGBl. I S. 220), die zuletzt durch

Artikel 9 Nr. 6 des Gesetzes vom 26. August 1992 (BGBl. I S. 1564) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und der Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schifffahrtbetriebs und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

(72) In § 1 Abs. 3 Nr. 1 der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten vom 27. Februar 1980 (BGBl. I S. 229), die zuletzt durch Artikel 9 Nr. 7 des Gesetzes vom 26. August 1992 (BGBl. I S. 1564) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und der Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schifffahrtbetriebs und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

(73) Die Getränkeschankanlagenverordnung vom 27. November 1989 (BGBl. I S. 2044), geändert durch Artikel 9 Nr. 9 des Gesetzes vom 26. August 1992 (BGBl. I S. 1564), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 Nr. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und der Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schifffahrtbetriebs und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

2. § 15 Abs. 4 Nr. 1 wird gestrichen.

(74) In § 1 Nr. 4 der Fünften Verordnung zum Waffengesetz vom 11. August 1976 (BGBl. I S. 2117), die durch die Verordnung vom 27. Februar 1992 (BGBl. I S. 386) geändert worden ist, werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn,“ gestrichen.

(75) In § 17 Abs. 1 der Verordnung PR Nr. 1/72 über die Preise für Bauleistungen bei öffentlichen oder mit öffentlichen Mitteln finanzierten Aufträgen vom 6. März 1972 (BGBl. I S. 293), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 13. Juni 1989 (BGBl. I S. 1094) geändert worden ist, werden die Wörter „sowie die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn sind“ durch das Wort „ist“ ersetzt.

(76) Das Atomgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 1985 (BGBl. I S. 1565), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150), wird wie folgt geändert:

1. In § 13 Abs. 4 Satz 1 werden die Wörter „— ausgenommen die Deutsche Bundesbahn bei Beförderungen im öffentlichen Verkehr —“ gestrichen.

2. § 24 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Die Beaufsichtigung der Beförderung radioaktiver Stoffe im Schienen- und Schiffsverkehr der Eisenbahnen obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt; dies gilt nicht für die Beförderung radioaktiver Stoffe durch nichtbundeseigene Eisenbahnen, wenn die Verkehre ausschließlich über Schienenwege dieser Eisenbahnen führen.“

(77) § 15 Abs. 1 Satz 3 des Ausführungsgesetzes zum Verifikationsabkommen vom 7. Januar 1980 (BGBl. I S. 17) wird wie folgt gefaßt:

„Bei der Beförderung mit Eisenbahnen ist der Bundesminister für Verkehr oder eine von ihm bezeichnete Stelle zuständig; dies gilt nicht, wenn die Beförderung ausschließlich auf Schienenwegen nicht-bundeseigener Eisenbahnen erfolgt.“

(78) In § 33 Nr. 2 des Wassersicherstellungsgesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 1225, 1817), das zuletzt durch Artikel 18 des Gesetzes vom 17. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2809) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.

(79) In § 2 Abs. 2 der Eigenverbrauchsverordnung vom 18. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3701) werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(80) § 14 der Kraftstoff-Lieferbeschränkungs-Verordnung vom 26. April 1982 (BGBl. I S. 520) wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn vom Bundesminister für Verkehr,“ gestrichen.

2. Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:
„(4) Die Eisenbahnen des Bundes erhalten Bezugscheine vom Bundesminister für Verkehr.“

(81) In § 20 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b des Gesetzes über die Deutsche Bundesbank in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1992 (BGBl. I S. 1782) werden die Wörter „der Bundesbahn“ durch die Wörter „dem Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(82) In § 156a Abs. 5 des Versicherungsaufsichtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. 1993 I S. 2) werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ und das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.

(83) § 2 Abs. 2 der Futtermittel-Einfuhrverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Juli 1983 (BGBl. I S. 999), die zuletzt durch Artikel 7 der Verordnung vom 17. Juni 1992 (BGBl. I S. 1067) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„(2) Abweichend von Absatz 1 können Futtermittel tierischer Herkunft aus Drittländern, die durch Eisenbahnverkehrsunternehmen als Stückgut im schienengebundenen Eisenbahnverkehr eingeführt werden, anstatt bei der Zollstelle an der Grenze bei der Binnenzollstelle, die für die jeweilige vom Eisenbahnverkehrsunternehmen für den grenzüberschreitenden Stückgutverkehr benannte erste Umladestelle zuständig ist, zur tierseuchenrechtlichen Kontrolle gestellt werden.“

(84) § 13 Abs. 3 des Bundesurlaubsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt III, Gliederungsnummer 800-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel II § 2 des Gesetzes vom 29. Oktober 1974

(BGBl. I S. 2879) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„(3) Für den Bereich der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie einer gemäß § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) ausgegliederten Gesellschaft und für den Bereich der Deutschen Bundespost kann von der Vorschrift über das Kalenderjahr als Urlaubsjahr (§ 1) in Tarifverträgen abgewichen werden.“

(85) In § 4 Abs. 1 Nr. 2 des Arbeitssicherstellungsgesetzes vom 9. Juli 1968 (BGBl. I S. 787), das zuletzt durch Artikel 32 des Gesetzes vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2261) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und“ gestrichen.

(86) § 8 des Gesetzes über den Ladenschluß in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 8050-20, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 10. Juli 1989 (BGBl. I S. 1382), wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Abweichend von den Vorschriften des § 3 dürfen Verkaufsstellen auf Personenbahnhöfen, soweit sie den Bedürfnissen des Reiseverkehrs zu dienen bestimmt sind, an allen Tagen während des ganzen Tages geöffnet sein, am 24. Dezember jedoch nur bis 17.00 Uhr. Während der allgemeinen Ladenschlußzeiten ist der Verkauf von Reisebedarf zulässig.“

2. In Absatz 2 werden die Wörter „der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen“ gestrichen.

(87) Die Verordnung über die Ladenschlußzeiten für die Verkaufsstellen auf Personenbahnhöfen der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 8050-20-3, veröffentlichten bereinigten Fassung wird wie folgt geändert:

1. In § 5 wird die Angabe „§ 25“ durch die Angabe „§ 24“ ersetzt.

2. Die §§ 6 und 7 werden gestrichen.

(88) Das Gerätesicherheitsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Oktober 1992 (BGBl. I S. 1793) wird wie folgt geändert:

1. § 1 a wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird aufgehoben.

b) Nummer 2 wird das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

2. Dem § 14 Abs. 2 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Die Prüfung und Überwachung von überwachungsbedürftigen, dem Eisenbahnbetrieb dienenden Anlagen der Eisenbahnen des Bundes werden von den vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Stellen vorgenommen.“

(89) Die Eisenbahner-Erprobungsverordnung vom 14. August 1991 (BGBl. I S. 1826) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „bundeseigenen und nichtbundeseigenen“ gestrichen.

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

2. In § 3 Satz 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „und der Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(90) Die Reichsversicherungsordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 820-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2266), wird wie folgt geändert:

1. In § 646 Abs. 1 wird die Verweisung „§§ 653 bis 657“ durch die Verweisung „§§ 653 bis 657 a“ ersetzt.

2. Nach § 657 wird eingefügt:

„§ 657 a

(1) Es wird eine Eisenbahn-Unfallkasse errichtet. Die Eisenbahn-Unfallkasse ist Träger der gesetzlichen Unfallversicherung im Sinne von § 29 Abs. 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch. Sie ist Träger der Unfallversicherung für Versicherte

1. im Bundeseisenbahnvermögen,

2. in der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und in den aus der Gesellschaft gemäß § 2 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) ausgegliederten Aktiengesellschaften,

3. in den Unternehmen,

a) die gemäß § 3 Abs. 3 des genannten Gesetzes aus den Unternehmen im Sinne von Nummer 2 ausgegliedert worden sind,

b) die von den in Nummer 2 genannten Unternehmen überwiegend beherrscht werden und

c) die unmittelbar und überwiegend entweder Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben,

4. bei den Bahn-Versicherungsträgern, den in Anlage 1 zu § 15 Abs. 2 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen aufgeführten betrieblichen Sozialeinrichtungen einschließlich der Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten und der Selbsthilfeeinrichtungen — mit Ausnahme der Ziffer B Nr. 6 —.

(2) Auf die Eisenbahn-Unfallkasse finden die für die Berufsgenossenschaften geltenden Vorschriften entsprechende Anwendung. Dies gilt nicht für die §§ 649 bis 652, 662 bis 665, 671 Nr. 5 bis 7, §§ 690 bis 704. Die Vorschriften der §§ 186 b und 186 c des Arbeitsförderungsgesetzes über die Umlage für das Konkursausfallgeld gelten für die Eisenbahn-Unfallkasse entsprechend.

(3) § 38 Abs. 2 a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch gilt mit der Maßgabe, daß der Geschäftsfüh-

rer und sein Stellvertreter vom Bundesminister für Verkehr bestellt wird, § 44 Abs. 2a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch gilt mit der Maßgabe, daß die Arbeitgebervertreter vom Bundesminister für Verkehr bestimmt werden. § 70 Abs. 2a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch gilt mit der Maßgabe, daß der Haushaltsplan vom Bundesminister für Verkehr genehmigt wird."

3. Nach § 704 wird eingefügt:

„§ 704 a

(1) Die Eisenbahn-Unfallkasse besitzt Dienstherrnfähigkeit im Sinne des § 121 des Beamtenrechtsrahmengesetzes. Die Beamten sind mittelbare Bundesbeamte. Für die Angestellten und Arbeiter gelten die Bestimmungen für Arbeitnehmer des Bundes.

(2) Der Bundesminister für Verkehr ernennt und entläßt auf Vorschlag des Vorstandes der Unfallkasse die Beamten. Er kann seine Befugnis auf den Vorstand übertragen mit dem Recht, diese Befugnis ganz oder teilweise auf den Geschäftsführer weiter zu übertragen. § 36 Abs. 2a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch bleibt unberührt.

(3) Oberste Dienstbehörde ist für den Geschäftsführer und seinen Stellvertreter der Bundesminister für Verkehr, für die übrigen Beamten der Vorstand der Unfallkasse, der seine Befugnisse ganz oder teilweise auf den Geschäftsführer übertragen kann.

(4) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 können das Bundeseisenbahnvermögen und die Unternehmen, für deren Versicherte die Eisenbahn-Unfallkasse Träger der Unfallversicherung ist, für die Verwaltung der Eisenbahn-Unfallkasse erforderliches Personal gegen Kostenerstattung zur Verfügung stellen. Das gilt insbesondere für Beamte und Arbeitnehmer, die bei Errichtung der Eisenbahn-Unfallkasse Aufgaben der Unfallverhütung beim Bundeseisenbahnvermögen oder der Unfallversicherung bei der Bundesbahn-Ausführungsbehörde für Unfallversicherung wahrgenommen haben."

(91) Die Verordnung über die Vergabe und Zusammensetzung der Versicherungsnummer vom 7. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2532), zuletzt geändert durch Artikel 34 des Gesetzes vom 25. Juli 1991 (BGBl. I S. 1606), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 2 Nr. 3, Abs. 3 Nr. 2 wird jeweils das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
2. In der Anlage 1 zu § 2 Abs. 2 wird jeweils das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.

(92) In § 3 Abs. 2 Nr. 1 der Verordnung zur Durchführung des Artikels 6 § 21 des Fremdrenten- und Auslandsrenten-Neuregelungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 826-17, veröffentlichten bereinigten Fassung werden die Wörter „der Bundesbahn“ durch die Wörter „vom Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(93) Die Zweite Datenübermittlungs-Verordnung vom 29. Mai 1980 (BGBl. I S. 616), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2227), wird wie folgt geändert:

1. In § 12 Abs. 4 Nr. 1 wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
2. In § 14 Abs. 1 Nr. 1 wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.

(94) In § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, Satz 2, 3 und 4, Abs. 3, Abs. 4, Abs. 5 Nr. 1, 2, 3 und 4 der Zweiten Datenerfassungs-Verordnung vom 29. Mai 1980 (BGBl. I S. 593), die zuletzt durch die Verordnung vom 10. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2188) geändert worden ist, wird jeweils das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.

(95) In § 1 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b des Bundeskindergeldgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Januar 1990 (BGBl. I S. 149), das zuletzt durch Artikel 12 Nr. 3 des Gesetzes vom 11. Januar 1993 (BGBl. I S. 50) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(96) In § 1 Abs. 2 Nr. 2 des Bundeserziehungsgeldgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Januar 1992 (BGBl. I S. 68), das zuletzt durch Artikel 12 Nr. 2 des Gesetzes vom 11. Januar 1993 (BGBl. I S. 50) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(97) In § 23 Abs. 2 Nr. 1 des Ersten Buches Sozialgesetzbuch (Artikel I des Gesetzes vom 11. Dezember 1975, BGBl. I S. 3015), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Juni 1991 (BGBl. I S. 1163) geändert worden ist, wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.

(98) Das Vierte Buch Sozialgesetzbuch (Artikel I des Gesetzes vom 23. Dezember 1976, BGBl. I S. 3845), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2266), wird wie folgt geändert:

1. In § 36 Abs. 3 Satz 1 wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
2. In § 44 Abs. 2 Satz 1 wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.

(99) § 283 Satz 1 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch (Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 1988, BGBl. I S. 2477), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2266) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„Die Aufgaben des medizinischen Dienstes nehmen für die Bereiche der Bundesbahn-Betriebskrankenkasse sowie der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse, auch für den Fall der Vereinigung der beiden Kassen zur Bahnbetriebskrankenkasse,

und der Betriebskrankenkasse des Bundesverkehrsministeriums, soweit deren Mitglieder in dem Dienstbezirk der Bahnbetriebskrankenkasse wohnen, die Ärzte des Bundeseisenbahnvermögens wahr."

(100) Das Sechste Buch Sozialgesetzbuch (Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Dezember 1989, BGBl. I S. 2261, 1990 I S. 1337), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2266), wird wie folgt geändert:

1. In § 125 Nr. 1 wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
2. In § 127 Nr. 2 wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
3. § 128 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
 - b) Nummer 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. die Bahnversicherungsanstalt, wenn die Versicherten als Arbeiter

 - a) beim Bundeseisenbahnvermögen,
 - b) bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder den gemäß § 2 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .) ausgegliederten Aktiengesellschaften,
 - c) bei Unternehmen, die gemäß § 3 Abs. 3 des genannten Gesetzes aus den Aktiengesellschaften ausgegliedert worden sind, von diesen überwiegend beherrscht werden und unmittelbar und überwiegend Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben,
 - d) bei den Bahn-Versicherungsträgern, der Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten und dem Bahnsozialwerk

beschäftigt sind oder“
4. In § 131 wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
5. § 135 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
 - b) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefaßt:

„(3) Für Angestellte, die bei den in § 128 Satz 1 Nr. 2 genannten Arbeitgebern beschäftigt sind, führt die Bahnversicherungsanstalt die Versicherung für die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte durch.

(4) Die Bahnversicherungsanstalt ist für Leistungen zuständig, wenn für den Versicherten zuletzt Beiträge als Angestellter an die Bahnversicherungsanstalt gezahlt worden sind und nicht die Bundesknappschaft oder Seekasse zuständig ist.“

6. In § 142 Nr. 2 wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
7. § 143 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird das Wort „und“ gestrichen und durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Bundesknappschaft“ werden die Wörter „und die Bahnversicherungsanstalt“ eingefügt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 werden nach dem Wort „Sozialordnung“ ein Komma und die Wörter „bei der Bahnversicherungsanstalt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.“ eingefügt.
 - bb) In Satz 3 wird das Wort „Dieser“ durch die Wörter „Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung“ ersetzt.
8. § 144 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
 - b) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Die Beschäftigten der Bahnversicherungsanstalt mit Ausnahme der Beschäftigten in Rehabilitationseinrichtungen können Beschäftigte des Bundeseisenbahnvermögens oder der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sein. Die Organisationshoheit und die Personalhoheit der Bahnversicherungsanstalt bleibt unberührt. Die Bahnversicherungsanstalt trägt die Verwaltungskosten. Das Nähere bestimmt die Satzung der Bahnversicherungsanstalt.“
9. In der Inhaltsübersicht werden im Ersten Abschnitt, Dritter Unterabschnitt (§ 135) und im Sechsten Unterabschnitt (§ 144) jeweils das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt.
10. Nach § 273 a wird eingefügt:

„ § 273 b

Zuständigkeit der Bahnversicherungsanstalt

Für Beschäftigte, die am 31. Dezember 1993 nach § 3 der Satzung der Bundesbahn-Versicherungsanstalt bei diesem Versicherungsträger versichert waren und nicht zu dem Personenkreis gehören, für den die Bahnversicherungsanstalt nach § 128 Satz 1 Nr. 2 zuständig ist, bleibt die Bahnversicherungsanstalt zuständig, solange die Beschäftigung andauert.“

(101) Das Schwerbehindertengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. August 1986 (BGBl. I S. 1421, 1550), zuletzt geändert durch Artikel 12 Nr. 1 des Gesetzes vom 11. Januar 1993 (BGBl. I S. 50), wird wie folgt geändert:

1. In § 5 Abs. 3 Nr. 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „das Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.
2. In § 59 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz werden die Wörter „D- und IR-Züge“ durch die Wörter „Züge des Nahverkehrs“ ersetzt.
3. § 61 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 5 wird wie folgt gefaßt:

„Eisenbahnen des Bundes in der 2. Wagenklasse in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Nahverkehr zu befriedigen (Züge des Nahverkehrs), im Umkreis von 50 km um den Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt des Schwerbehinderten.“
 - bb) In Nummer 6 wird die Angabe „§§ 1 und 2“ ersetzt durch die Angabe „§ 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 1“.
 - b) In Absatz 3 wird nach der Angabe „Absatz 1 Nr. 2,“ die Angabe „5“, eingefügt.
 - c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung und der Bundesminister für Verkehr werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung festzulegen, welche Zuggattungen von Eisenbahnen des Bundes zu den Zügen des Nahverkehrs im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 5 und zu den zuschlagpflichtigen Zügen des Nahverkehrs im Sinne des § 55 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz zählen.“
4. § 64 Abs. 6 letzter Halbsatz wird wie folgt gefaßt:

„für den Nahverkehr von Eisenbahnen des Bundes im Sinne des § 61 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 bestimmt sich dieser Teil nach dem Anteil der Zugkilometer, die von einer Eisenbahn des Bundes mit Zügen des Nahverkehrs im jeweiligen Land erbracht werden.“

(102) Die Ausweisverordnung Schwerbehindertengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juli 1991 (BGBl. I S. 1739), zuletzt geändert durch die Verordnung vom . . . (BGBl. I S. . . .), wird wie folgt geändert:

1. In § 7 Abs. 2 Satz 1 werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn und/oder der Deutschen Reichsbahn“ ersetzt durch die Wörter „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft“.
2. Das in der Anlage abgedruckte Muster 5 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Wörter „Deutschen Bundesbahn und/oder der Deutschen Reichsbahn“ werden durch die Wörter „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft“ ersetzt.

b) Die Wörter „Nahverkehrs-, Eil-, D- und IR-Zügen in der 2. Wagenklasse“ werden durch die Wörter „Zügen des Nahverkehrs dieser Eisenbahn in der 2. Wagenklasse“ ersetzt.

c) Die Wörter „zuschlagpflichtiger D- und IR-Züge“ werden durch die Wörter „zuschlagpflichtiger Züge des Nahverkehrs,“ ersetzt.

(103) § 4 des Gesetzes über das Postwesen in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Juli 1989 (BGBl. I S. 1449) wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „öffentlichen Eisenbahnen“ ersetzt.
2. Absatz 2 wird aufgehoben.
3. In Absatz 3 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „den öffentlichen Eisenbahnen“ ersetzt.
4. Absatz 4 wird aufgehoben.

(104) Das Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337) wird wie folgt geändert:

1. In § 8 Abs. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „einer Eisenbahn des Bundes“ ersetzt.
2. § 9 wird gestrichen.
3. In § 13 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „einer Eisenbahn des Bundes“ ersetzt.
4. § 19 wird wie folgt gefaßt:

„§ 19

(1) Bisherige Vereinbarungen, die sich auf Kreuzungen zwischen Straßen und Straßenbahnen, Anschlußbahnen sowie den Anschlußbahnen gleichgestellte Eisenbahnen beziehen, gelten fort.

(2) Die bisherige Kostenregelung für Erhaltungsmaßnahmen, die bei Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .) bereits in der Ausführung begriffen sind, bleibt bestehen.“

(105) Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2174) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 wird jeweils das Wort „Bundeseisenbahnen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.
2. § 6 Abs. 1 wird aufgehoben.

(106) In § 1 der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3. Juni 1992 (BGBl. I S. 1014) und dessen Überschrift werden jeweils das Wort „Bundeseisenbahnen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(107) Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2804), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 c Abs. 3 Satz 2 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.
2. In § 4 Abs. 2 Satz 2 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.
3. In § 6 Abs. 1 Nr. 1 a Buchstabe b und c werden jeweils die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.
4. In § 31 Abs. 3 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.

(108) In § 30 Abs. 2 Satz 2 des Fahrlehrergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), das zuletzt durch Artikel 4 Abs. 12 des Gesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026) geändert worden ist, werden die Wörter „nach Weisung des Bundesministers für Verkehr für den Vorstand der Deutschen Bundesbahn und“ gestrichen.

(109) Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640) wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 6 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und“ gestrichen.
2. In § 8 Abs. 4 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn oder“ gestrichen.

(110) In § 16 Abs. 1 Satz 2 des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 4 Abs. 13 des Gesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026) geändert worden ist, werden die Wörter „vom Bundesminister für Verkehr auf den Vorstand der Deutschen Bundesbahn und“ gestrichen.

(111) Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2397), wird wie folgt geändert:

1. In § 12 e Satz 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.
2. In § 14 Abs. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.
3. § 15 e Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 Nr. 4 Buchstabe c werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn oder“ gestrichen.
 - b) In Satz 3 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn,“ gestrichen.
4. In § 47 a Abs. 8 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn, die Deutsche Reichsbahn,“ gestrichen.
5. In § 57 b Abs. 10 Satz 1 werden die Wörter „Deutsche Bundesbahn und die“ gestrichen und das Wort „können“ durch das Wort „kann“ ersetzt.
6. In § 68 Abs. 3 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.
7. Anlage IV zu § 23 Abs. 2 Teil I wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“, gestrichen.

b) In Absatz A werden die Wörter „DB Deutsche Bundesbahn (Auskunft: Ressort Technik, Zentralstelle — Sachgebiet Kraftfahrzeuge, Flurförderzeuge-Mainz)“ gestrichen.

8. Anlage VIII zu § 29 Abs. 1 und 2 Nr. 8 wird wie folgt gefaßt:

„8. Verfahren bei der Deutschen Bundespost

Die Deutsche Bundespost kann die Untersuchungen ihrer Fahrzeuge selbst durchführen. Sie kann Untersuchungsberichte nach eigener Bestimmung fertigen. Prüfbücher braucht sie nicht zu führen, wenn sie über die Durchführung der Zwischenuntersuchungen und der Bremsensonderuntersuchungen andere Nachweise anlegt.“

(112) In § 46 Abs. 1 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), die zuletzt durch die Verordnung vom 22. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2482) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.

(113) § 1 Abs. 2 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. Februar 1970 (BGBl. I S. 230), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1273) geändert worden ist, wird aufgehoben.

(114) Das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21. Februar 1992 (BGBl. I S. 287), wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 44 bis 47, § 60 Abs. 1 Satz 2 werden aufgehoben.
2. § 89 wird wie folgt gefaßt:

„§ 89

Für den Güternahverkehr der Unternehmer des Güterfernverkehrs gelten nicht die Vorschriften der §§ 80, 81, 83 und 86. Die Erlaubnisbehörde hat jedoch eine Bescheinigung über die Berechtigung zur Ausübung des allgemeinen Güternahverkehrs zu erteilen. Eine Ausfertigung der Bescheinigung ist auf allen Fahrten mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen zur Prüfung vorzulegen.“

(115) § 4 der Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. November 1984 (BGBl. I S. 1404) wird aufgehoben.

(116) Das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121), zuletzt geändert durch § 4 Abs. 1 Nr. 14 des Gesetzes vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106), wird wie folgt geändert:

1. In § 5 Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „Bundeseisenbahnen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

2. In § 10 Abs. 1 Nr. 1 wird nach der Angabe „§ 3,“ die Angabe „§ 6,“ eingefügt.

(117) Die Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1990 (BGBl. I S. 2453), geändert durch § 22 der Verordnung vom 24. Juli 1991 (BGBl. I S. 1714), wird wie folgt geändert:

1. § 7 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Eisenbahn-Bundesamtes“ ersetzt.
- b) In Satz 5 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „das Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.

2. In § 11 Abs. 1 Nr. 4 werden jeweils die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Eisenbahn-Bundesamtes“ ersetzt.

(118) Die Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juni 1991 (BGBl. I S. 1224), geändert durch § 23 der Verordnung vom 24. Juli 1991 (BGBl. I S. 1714), wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird das Wort „Bundeseisenbahnen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.
- b) In Absatz 6 wird jeweils das Wort „Bundeseisenbahnen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

2. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „Bundeseisenbahnen der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 sowie Absatz 3 Nummer 1 und Nummer 2 a werden die Wörter „Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf.)“ durch das Wort „Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.

3. In § 10 Abs. 4 werden die Wörter „sind im Bereich der Deutschen Bundesbahn die Bundesbahndirektionen“ durch die Wörter „ist im Bereich der Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.

(119) Dem § 2 der Höchstzahlen-Verordnung GüKG vom 9. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2452), die zuletzt durch die Verordnung vom 5. März 1992 (BGBl. I S. 390) geändert worden ist, wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Über die in Absatz 1 festgesetzte Höchstzahl hinaus werden dem Bundeseisenbahnvermögen vom Land ... auf Antrag ... Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr erteilt.“

(120) In § 12 Abs. 1 Satz 5 des Pflichtversicherungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch das Gesetz vom 22. März 1988 (BGBl. I S. 358) geändert worden ist, werden die Wörter „sowie bei Ansprüchen

der Deutschen Bundesbahn als Baulastträgerin für verkehrssichernde oder verkehrsregelnde Einrichtungen an Bahnübergängen“ gestrichen.

(121) § 3 Abs. 1 der Gebührenordnung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 20. Februar 1990 (BGBl. I S. 297) wird aufgehoben.

(122) Das Verkehrssicherstellungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 1968 (BGBl. I S. 1082), zuletzt geändert durch Artikel 93 § 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), wird wie folgt geändert:

1. § 10 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Öffentliche Eisenbahnen sind gegenüber den Behörden und Dienststellen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben auf Verkehrsleistungen angewiesen sind, verpflichtet, mit ihren Verkehrsmitteln (Schienen-, Kraft- und Wasserfahrzeugen) Verkehrsleistungen zu erbringen.“

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 1 wird gestrichen.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „Sie kann insbesondere verpflichtet werden“ durch die Wörter „Die öffentlichen Eisenbahnen können zu sonstigen Leistungen verpflichtet werden. Sie können insbesondere verpflichtet werden“ ersetzt.

- cc) Nach Satz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Die Verpflichtung nimmt der Bundesminister für Verkehr vor, soweit es sich nicht um Kraftfahrzeugverkehr handelt. Die Verpflichtung für den Kraftfahrzeugverkehr nehmen die Länder vor.“

- c) Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

- d) In Absatz 6 werden die Wörter „des § 453 des Handelsgesetzbuches,“ gestrichen.

- e) In Absatz 7 werden die Wörter „den Absätzen 1 und 4“ durch die Angabe „Absatz 1“ ersetzt.

- f) In Absatz 8 wird die Angabe „4 bis 6“ durch die Angabe „2, 5 und 6“ ersetzt.

2. Nach § 10 werden folgende §§ 10 a, 10 b eingefügt:

„§ 10 a

Besondere Leistungspflichten der Eisenbahnen des Bundes

Eisenbahnen des Bundes können vom Bundesminister für Verkehr verpflichtet werden, Maßnahmen zu treffen, die dem Zivilschutz gemäß § 1 des Zivilschutzgesetzes dienen. Dazu gehören insbesondere:

1. bauliche Maßnahmen, die Arbeitsplätze des erforderlichen Bedienungs- und Betriebslenkungspersonals und Anlagen oder Einrichtungen der Eisenbahnen des Bundes insoweit

sichern, als es nach der Zivilverteidigungsplanung zur Weiterarbeit auch während unmittelbarer Kampfeinwirkungen unerlässlich ist,

2. die Aufstellung oder Ergänzung von Fachdiensten für den Brandschutz (Bahnfeuerwehren) und für den ABC-Schutz sowie die Sicherstellung der Löschwasserversorgung.

§ 10b

Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahnen des Bundes sind verpflichtet, dem Bundesminister für Verkehr jede beabsichtigte

1. Einstellung des Gesamtbetriebes auf einer Strecke,
2. Übertragung des Gesamtbetriebes auf einer Strecke an eine nichtbundeseigene Eisenbahn,
3. Aufgabe einer Strecke mit dem Ziel der Veräußerung der entsprechenden Grundstücke

mitzuteilen.

(2) Sollen zur Erfüllung von Aufgaben der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung eine Strecke betriebsbereit gehalten, der Gesamtbetrieb auf dieser Strecke nicht an eine nichtbundeseigene Eisenbahn übertragen oder die entsprechenden Grundstücke nicht veräußert werden, kann der Bundesminister für Verkehr dies gegenüber der Eisenbahn anordnen. Geschieht dies nicht innerhalb von 6 Monaten nach Eingang der Mitteilung gemäß Absatz 1, so kann die Eisenbahn die von ihr beabsichtigte Maßnahme durchführen. Die bei Anordnung der weiteren Vorhaltung entstehenden Mehraufwendungen, Investitionsausgaben oder Mindererträge sind der Eisenbahn zu erstatten.

(3) Der Bund leistet den Ausgleich nach Absatz 2 Satz 2. Einzelheiten sind in einer Vereinbarung zwischen der Eisenbahn und dem Bund zu regeln.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend für Strecken, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes aus übergeordneten Gründen von den bisherigen Bundeseisenbahnen vorgehalten worden sind."

3. In § 13 Abs. 1 werden die Wörter „und Straßenfahrzeugen“ durch die Wörter „, Straßenfahrzeugen und Schienenfahrzeugen“ ersetzt.

4. § 19 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a wird wie folgt gefaßt:

„a) der Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, soweit es sich nicht um deren Kraftfahrzeugverkehr handelt,“

- b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt: „Der Bundesminister für Verkehr kann die

Wahrnehmung von Aufgaben nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a dem Eisenbahn-Bundesamt übertragen.“

- c) Absatz 9 wird aufgehoben.

5. In § 20 werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(123) Die Verordnung über Verkehrsleistungen der Eisenbahnen für die Streitkräfte vom 10. August 1976 (BGBl. I S. 2128) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „und 4 Satz 1“ gestrichen.
- b) In Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „Betriebs- und“ gestrichen.

2. § 8 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird das Wort „Bahnpolizei“ durch das Wort „Bundesgrenzschutz“ ersetzt.
- b) Satz 2 wird aufgehoben.

(124) Die Verordnung zur Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs vom 9. September 1976 (BGBl. I S. 2730) wird wie folgt geändert:

1. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „der §§ 27, 29, 39, 44, 48, 69, 71 und 75“ gestrichen.
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Abweichungen bedürfen der Genehmigung, soweit sie betreffen:

1. die öffentlichen Eisenbahnen des Bundesministers für Verkehr,
2. den Kraftfahrzeugverkehr der öffentlichen Eisenbahnen der höheren Verwaltungsbehörde des Landes.

Im Fall der Nummer 2 ist die Behörde örtlich zuständig, in deren Bezirk sich der Sitz der Eisenbahn befindet.“

2. In § 7 Abs. 2 werden die Wörter „die Bundesbahndirektion“ durch die Wörter „das Eisenbahn-Bundesamt“ und die Wörter „des Schienenersatz- und -ergänzungsverkehrs der nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ durch die Wörter „des Kraftfahrzeugverkehrs der Eisenbahnen“ ersetzt.

(125) In § 4 Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung zur Sicherstellung des Straßenverkehrs vom 23. September 1980 (BGBl. I S. 1795) werden die Wörter „einschließlich der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen.

(126) § 8a Abs. 2 des Bundesbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch das Gesetz vom 19. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2909) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die für die Rechtsstellung des Bundesbeauftragten für Datenschutz geltenden § 22 Abs. 2 und § 23

Abs. 3, 5 und 6 des Bundesdatenschutzgesetzes vom 20. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2954) sind entsprechend anzuwenden; dabei tritt an die Stelle des Bundesministers des Innern der Bundesminister für Verkehr."

(127) Die Eisenbahn-Signalordnung 1959 in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 933-6, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 7. Juli 1986 (BGBl. I S. 1012), wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt A wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Abweichungen von der ESO können im Einzelfall zulassen

1. der Bundesminister für Verkehr (BMV) für die Eisenbahnen des Bundes (EB),
2. die zuständigen obersten Landesverkehrsbehörden für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) im Einvernehmen mit dem BMV.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

„(4) Von der ESO abweichende Signale mit vorübergehender Gültigkeit kann bei Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde im Einvernehmen mit dem BMV, genehmigen.“

c) In Absatz 5 Satz 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn vom Vorstand“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes vom Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.

2. Abschnitt B wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 23 Satz 2 werden die Wörter „der DB“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

b) In Absatz 46c werden die Wörter „der DB“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

3. Abschnitt C wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 48 wird folgender Satz angefügt:

„Stellen, die nach den Bestimmungen des Abschnittes C Ausnahmen oder Genehmigungen zu den Signalen des Abschnittes C erteilen können, werden vom BMV bestimmt.“

b) Vor den Wörtern „Signal Zg 102“, „Signal Bü 100“, „Signal Bü 101“, „Signal Bü 102“ und „Signal Bü 103“ werden jeweils die Wörter „Alle BD'en“ durch die Angabe „EB“ ersetzt.

(128) Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Die Entscheidung darüber, welche Strecken Hauptbahnen und welche Nebenbahnen sind, treffen

1. für die Eisenbahnen des Bundes das jeweilige Unternehmen,

2. für Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Eisenbahnen des Bundes gehören, die zuständige Landesbehörde.“

2. Dem § 2 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Anweisungen zur ordnungsgemäßen Erstellung und Unterhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge sowie zur Durchführung des sicheren Betriebs können erlassen

1. für die Eisenbahnen des Bundes und für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland das Eisenbahn-Bundesamt,

2. für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige Landesbehörde.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 1a werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland“ ersetzt.

b) Absatz 1 Nr. 2a wird wie folgt gefaßt:

„a) für Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland das Eisenbahn-Bundesamt.“

c) Absatz 2 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. für Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland das Eisenbahn-Bundesamt.“

4. § 12 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. für Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt,“

5. In § 15 Abs. 4 Nr. 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

6. § 33 Abs. 5 Nr. 1 wird gestrichen. Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 1. In der neuen Nummer 1 werden nach den Wörtern „1. die Ingenieure, die“ die Wörter „vom Eisenbahn-Bundesamt oder“ eingefügt.

7. § 35 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

b) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Landesbehörde“ die Wörter „im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr“ eingefügt.

8. § 36 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Wörter „fremder Eisenbahnverwaltungen“ durch die Wörter „von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland“ ersetzt.

- b) In Satz 2 wird das Wort „Verwaltungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ ersetzt.
9. In § 48 Abs. 5 wird das Wort „Eisenbahnverwaltungen“ durch das Wort „Eisenbahnen“ ersetzt.
10. In § 54 Abs. 2 wird das Wort „Eisenbahnverwaltungen“ durch das Wort „Eisenbahnen“ ersetzt.
11. § 64 b wird wie folgt geändert:
- a) In den Absätzen 1 und 2 wird jeweils die Angabe „§ 8 a“ durch die Angabe „§ 26“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 werden nach dem Wort „wird“ die Wörter „im Bereich der Eisenbahnen des Bundes“ eingefügt.
- (129) Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Februar 1972 (BGBl. I S. 269), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. Nov. 1983 (BGBl. I S. 1382), wird wie folgt geändert:
1. § 3 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 Buchstabe a werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland“ ersetzt.
- bb) Nummer 2 Buchstabe a wird wie folgt gefaßt:
- „a) für Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland das Eisenbahn-Bundesamt.“
- b) Absatz 2 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:
- „1. für Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland das Eisenbahn-Bundesamt.“
2. § 35 Abs. 3 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ „ersetzt.
- b) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Landesbehörde“ die Wörter „im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr“ eingefügt.
3. In § 48 wird die Angabe „§§ 55 bis 64“ durch die Angabe „§§ 62 bis 64 a“ „ersetzt.
4. § 49 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Angabe „§ 8 a“ durch die Angabe „§ 26“ ersetzt und die Nummer 1 gestrichen.
- b) In Absatz 2 werden die Angabe „§ 8 a“ durch die Angabe „§ 26“ ersetzt und in Nummer 1 nach dem Wort „Bahnanlage“ die Wörter „oder ein Fahrzeug“ eingefügt.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach den Absätzen 1 und 2 wird im Bereich der Eisenbahnen des Bundes auf die Bahnpolizeiämter übertragen.“

(130) Die Eisenbahn-Verkehrsordnung in der im Bundesgesetzblatt III, Gliederungsnummer 934-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 2. November 1992 (BGBl. I S. 1846), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird aufgehoben.
2. § 6 wird aufgehoben.
3. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Nr. 1, 2 wird gestrichen; die bisherigen Nummern 3 und 4 werden Nummern 1 und 2.
- b) Absatz 3 wird aufgehoben; der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3.
4. Dem § 37 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:
- „§ 53 Abs. 1 Satz 2 gilt entsprechend.“
5. Nach § 48 Abs. 1 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
- „§ 53 Abs. 1 Satz 2 gilt entsprechend.“
6. § 53 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:
- „(1) Die Eisenbahn nimmt Güter zur durchgehenden Beförderung von und nach Bahnhöfen und Güternebenstellen nach Maßgabe ihrer Abfertigungsbefugnisse an. Sie kann die ihr nach den Bestimmungen dieser Verordnung zur Beförderung übergebenen Güter auf der ganzen oder einer Teilstrecke auch mit Kraftfahrzeugen befördern oder durch von ihr bestellte Güterkraftverkehrsunternehmen befördern lassen.“
- (131) Die Schutz- und Sicherheitshafenverordnung vom 28. August 1987 (BAnz. S. 13013, 13541), geändert durch die Verordnung vom 14. April 1992 (BAnz. S. 3901), wird wie folgt geändert:
1. § 1 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:
- „(1) Diese Verordnung gilt für den Bereich der Schutz- und Sicherheitshäfen und der Häfen von Bundesmarine und Bundesgrenzschutz mit ihren Wasserflächen und Hafenanlagen, wie sie im zweiten Textteil bezeichnet sind.“
2. § 36 wird aufgehoben.

Artikel 7

Übergangsbestimmungen

§ 1

Unfallversicherung

(1) Die Rechte und Pflichten des Bundes als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung, die bisher nach § 766 der Reichsversicherungsordnung von der Bundesbahn-Ausführungsbehörde für Unfallversiche-

rung wahrgenommen wurden, gehen auf die Eisenbahn-Unfallkasse über. Der Bundesminister für Verkehr regelt das Nähere durch Rechtsverordnung.

(2) Bis zum Ablauf der laufenden Wahlperiode der Sozialversicherung nehmen die Vertreterversammlung, der Vorstand und der Geschäftsführer der Bundesbahn-Ausführungsbehörde für Unfallversicherung die Aufgaben der Vertreterversammlung, des Vorstandes und des Geschäftsführers der Eisenbahn-Unfallkasse wahr.

(3) Die Eisenbahn-Unfallkasse hat innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Satzung und innerhalb von zwei Jahren das übrige erforderliche autonome Recht zu erlassen. Bis zum Erlass dieser Vorschriften gelten die auf Grund von § 575 Abs. 2 Nr. 1 und § 765 Abs. 1 Nr. 2 der Reichsversicherungsordnung erlassenen Verordnungen sowie die Unfallverhütungsvorschriften weiter.

(4) Die Erstausrüstung der Eisenbahn-Unfallkasse mit Sachmitteln erfolgt aus dem Bestand des Bundes-eisenbahnvermögens. Ein Zahlungsausgleich findet nicht statt. Einzelheiten legt der Bundesminister für Verkehr mit dem Bundesminister der Finanzen fest.

§ 2

Güterkraftverkehr der Deutschen Bundesbahn

§ 10 Abs. 3 und 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 114 dieses Gesetzes, gilt nicht für die nach § 2 Abs. 3 der Höchstzahlen-Verordnung GüKG vom 9. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2452), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 119 dieses Gesetzes, zu erteilenden Genehmigungen für den Güterfernverkehr sowie für die weitere Erteilung dieser Genehmigungen an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder an Unternehmen, an denen diese Gesellschaft mehrheitlich beteiligt ist.

Artikel 8

Außerkräfttreten bisherigen Rechts

§ 1

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes treten außer Kraft:

1. Das Allgemeine Eisenbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1,

veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1379).

2. Das Bundesbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 19. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2909), soweit sich aus § 2 nichts anderes ergibt.

3. Die Verordnung zur Erstreckung eisenbahnrechtlicher Vorschriften auf das Gebiet des Landes Berlin vom 15. November 1984 (BGBl. I S. 1369).

§ 2

Bis zur Eintragung der gemäß Artikel 2 § 1 Abs. 1 gegründeten Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister gelten die §§ 8, 8a, 8b, 9, 9a, 19a und § 23 des Bundesbahngesetzes fort mit der Maßgabe, daß an die Stelle der Deutschen Bundesbahn das Bundes-eisenbahnvermögen tritt. Artikel 2 § 18 bleibt unberührt.

Artikel 9

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 6 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 10

Inkrafttreten

(1) Mit Ausnahme des Artikels 5 § 5 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 4 und § 13 Abs. 1 Satz 2, soweit diese Bestimmungen den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahn des Bundes betreffen, tritt dieses Gesetz am 1. Januar 1994 in Kraft.

(2) Artikel 5 § 5 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 4 und § 13 Abs. 1 Satz 2 treten, soweit diese Bestimmungen den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes betreffen, am 1. Januar 1995 in Kraft.

Artikel 2 und 5 dieses Gesetzes dienen der Übernahme der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 237 S. 25).

Begründung

A. Allgemeines

1. Verkehrspolitische Gesamtrahmen

Das Zusammenwachsen der beiden Teile Deutschlands sowie die fortschreitende Integration Europas im Westen durch die Vollendung des Binnenmarktes der Europäischen Gemeinschaften (EG) und die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa werden in den nächsten Jahren das Verkehrswachstum in Deutschland mit seiner zentralen Lage in Europa bestimmen. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen, die zum Schutz der Umwelt gerade auch an den Verkehrsbereich gestellt werden.

In einem Verkehrssystem, das beiden Zielsetzungen gerecht werden muß, indem Mobilität und Wirtschaftswachstum umweltgerecht gesichert werden, müssen zunächst bestehende Kapazitäten aller Verkehrsträger bestmöglich ausgeschöpft werden; darüber hinaus ist die Leistungsfähigkeit der umweltfreundlicheren Verkehrssysteme Schiene, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Wasserstraße so zu stärken, daß ihnen in Zukunft ein deutlich höherer Anteil an den Transportaufgaben zukommt, als dies bislang der Fall war.

Auch die EG hat die tragende Rolle des Schienenverkehrs im europäischen Verkehrsmarkt erkannt und ihr bereits mit einer Reihe von Regelungen Rechnung getragen, die einschneidende Veränderungen bei den Eisenbahnen der Mitgliedstaaten notwendig machen.

Vor diesem Hintergrund gilt es, das Schienenverkehrssystem zu gestalten, damit

- sowohl unternehmerisch-betriebswirtschaftliche Zielsetzungen mit positiven wirtschaftlichen Ergebnissen erreicht werden können, die zu einer Entlastung der öffentlichen Haushalte führen,
- als auch der Schienenverkehr als wettbewerbsfähige und attraktive Alternative im Verbund mit anderen Verkehrsträgern die an ihn gerichteten Anforderungen ökonomisch und ökologisch wirkungsvoll erfüllen kann.

Die Prognosen zur Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2010, die dem Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrundegelegt worden sind, unterstreichen die Notwendigkeit, so schnell wie möglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer deutlichen Leistungssteigerung im Schienenverkehr führen. Hinsichtlich der Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen wird im Güterverkehr mit einer Zunahme um 55 % und um 41 % im Personenverkehr gerechnet. Der Güterverkehr der Binnenschifffahrt wird um 84 % steigen. Im Luftverkehr

beträgt die Steigerungsrate 151 %. Auf den öffentlichen Straßenverkehr entfällt ein Zuwachs von 27 %.

Um den sich daraus ergebenden Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sowie den umweltpolitischen Zielen gerecht zu werden, wird dem Ausbau des Schienennetzes sowie der Binnenwasserstraßen besondere Bedeutung zukommen. Das Schienennetz genügt dabei zur Zeit am wenigsten den Anforderungen für ökonomisch wirkungsvolle Transportabläufe. Darüber hinaus werden auch die Grundlagen für eine weitgehende Verknüpfung der Leistungen der einzelnen Verkehrsträger durch Ausbau der Verkehrsschnittstellen und der verkehrsträgerübergreifenden Informationssysteme zu schaffen sein.

Beides sind wesentliche Voraussetzungen, um die Leistungen aller Verkehrsträger in Zukunft besser miteinander zu verbinden im Sinne einer bestmöglichen Ausnutzung der vorhandenen Ressourcen. Ziel ist es, auf diesem Weg die Attraktivität der Verkehrsträger, die für Massentransporte geeignet sind, für den Personen- und Güterfernverkehr zu steigern.

Die Regionalisierung gerade auch des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) der Bundeseisenbahnen ist darüber hinaus ein wesentlicher Baustein eines unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten leistungsfähigen ÖPNV-Verkehrssystems: Durch die Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den gesamten ÖPNV auf regionaler Ebene wird der Weg für solche Verkehrsangebote geöffnet, die den örtlichen Bedingungen, Anforderungen und Erwartungen am besten entsprechen. Dazu zählt auch ein Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern, um zu gewährleisten, daß das jeweils günstigste Angebot zum Zuge kommt. Dies gilt im Hinblick auf solche Verkehre, die von Ländern, Kreisen, Städten und Gemeinden in erster Linie zur Erfüllung sozial-, regional- und strukturpolitischer Aufgaben gefördert und finanziert werden.

Sowohl im Bereich des regionalisierten Personennahverkehrs als auch beim Fernverkehr auf der Schiene wird Wettbewerb als Voraussetzung für effiziente Leistungserstellung vor allem dann entstehen, wenn durch verstärkten Einsatz privaten Kapitals der Anteil privater Anbieter von Schienenverkehrsleistungen zunimmt. Das Auftreten neuer privater Unternehmen auf dem Schienennetz wird — wie auch bei den anderen Verkehrsträgern — die Kräfte des Wettbewerbs mehr als bisher freisetzen und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene steigern.

Zur Stärkung ist weiterhin eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der EG unabdingbar. Dies gilt sowohl für die Wettbewerbsbedingungen innerhalb des Verkehrsträgers Schiene als auch im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern. Dabei spielt die Abgabeharmonisierung im Straßenverkehr auf möglichst hohem kosten- und umweltorientiertem Niveau eine wichtige Rolle.

Die Überlastung der Straßeninfrastruktur und die zunehmende Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung der großen europäischen Verkehrsachsen lassen die Vorzüge eines leistungsfähigen und zuverlässigen Schienenverkehrsystems immer deutlicher werden.

Dies unterstreicht, daß die Chancen des Schienenverkehrs in einem integrierten Gesamtverkehrskonzept auch EG-weit verbessert und darauf zielende Maßnahmen zügig vereinheitlicht werden müssen. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit gerade der deutschen Eisenbahnen ist ein unabdingbarer Schritt für die umweltgerechte Sicherung von Wirtschaftswachstum und Mobilität in Europa; dabei gilt es bereits heute, sie durch eine auf Produktivität und Flexibilität ausgerichtete Unternehmensstruktur für den Wettbewerb mit den anderen europäischen Eisenbahnen und anderen Verkehrsträgern mehr als bisher zu rüsten.

2. Auswirkungen auf die Umwelt

Die Strukturreform der Bundeseisenbahnen ist Teil des Gesamtverkehrskonzepts, wie dies auch in der Erklärung der Bundesregierung zur deutschen Verkehrspolitik im zusammenwachsenden Europa vom 19. März 1992 vor dem Deutschen Bundestag zum Ausdruck kam. Fairer Wettbewerb und markt-, d. h. knappheitsorientierte Preise für alle Verkehrsbereiche sollen das System Schiene und die auf dem Netz tätigen Unternehmen in die Lage versetzen, sich im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern leistungsfähig zu entwickeln und neue Marktanteile am wachsenden Verkehr zu gewinnen.

Ziel der Strukturreform der Bundeseisenbahnen ist eine leistungsfähige Eisenbahn des Bundes. Nur sie ist in der Lage, die Chancen im Güterverkehr, die ihr der Europäische Verkehrsmarkt gibt, zu nutzen und ihre Systemvorteile, wie den zuverlässigen und sicheren Transport von Gütern über weite Entfernungen, auszuspielen und damit ihren Beitrag zur umweltgerechten Bewältigung des Verkehrsaufkommens zu leisten.

Eine wirtschaftlich denkende Bahn wird weiter auch im Personenfernverkehr alles daran setzen, um Marktanteile zu gewinnen. Damit trägt sie dazu bei, das verkehrspolitische Ziel zu erreichen, den Kurzstreckenverkehr der Luft zum Langstreckenverkehr auf der Schiene zu machen. Ein attraktiver ÖPNV, so wie er durch die Regionalisierung ermöglicht wird, fördert die umweltge-

rechte Bewältigung des Verkehrsaufkommens in Städten und Gemeinden.

3. Lage und künftige Entwicklung der Bundeseisenbahnen

Die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Deutsche Reichsbahn (DR) befinden sich — aus unterschiedlichen Gründen — in einer Lage, in der sie ihrer Rolle als unverzichtbares Verkehrsmittel „Schiene“ nicht mehr gerecht werden können. Die an sie wirtschaftlich und politisch gestellten Anforderungen und Erwartungen können die Bundeseisenbahnen unter den bestehenden rechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Bedingungen nicht erfüllen. Die DB hat in den letzten 40 Jahren kontinuierlich Anteile an den insgesamt wachsenden Verkehrsmärkten eingebüßt. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ist sie mit ihrer heutigen Verkehrsleistung nahezu auf dem Niveau von 1960 stehengeblieben. Seitdem hat sich die Verkehrsleistung im gesamten Güterverkehr mit rd. 109 % Wachstum mehr als verdoppelt, im Personenverkehr sogar um rd. 185 % gesteigert. Damit einher gingen Marktverluste der DB (Rückgang beim Massengüterverkehr, kein entsprechender Zuwachs bei höherwertigen Gütern). Im Güterfernverkehr besitzt sie noch rd. 25 % (1960 rd. 44 %), im Personenverkehr nur noch 6 % (1960 16 %) Marktanteil an den Verkehrsleistungen aller Verkehrsträger.

Die DR hat seit Ende der mit einer Planwirtschaft untrennbar vorhandenen Transportlenkung einen drastischen Verkehrseinbruch erfahren. Im Personenverkehr sanken die Verkehrsleistungen zwischen 1989 und 1991 um rd. 58 %. Im Güterverkehr betrug der Rückgang sogar fast 70 %.

Beide Bundeseisenbahnen verfügen über eine Struktur, die es ihnen nicht erlaubt, an dem zu erwartenden weiteren hohen Wachstum teilzuhaben, das sich aus dem EG-Binnenmarkt ab 1993, der Einigung Deutschlands und der politischen und wirtschaftlichen Öffnung Osteuropas ergibt.

Sollte die Strukturreform der Bundeseisenbahnen nicht in dieser Legislaturperiode, d. h. zum 1. Januar 1994, verwirklicht werden, würde ohne weitere operative Maßnahmen bei den beiden Bahnen der Finanzbedarf des Bundes nach den Modellrechnungen des Bundesministers für Verkehr/der DB/DR allein in den Jahren 1994 bis 2003 für die dann weiter bestehenden Sondervermögen DB und DR um rd. 139 Mrd. DM höher liegen als bei Verwirklichung der Reform (Bundeshaushalt und Nettokreditaufnahme von DB/DR).

Anzeichen für eine Änderung zum Positiven sind weder konkret noch tendenziell zu erkennen. Die Verluste der Unternehmen und die finanziellen Belastungen des Bundeshaushaltes werden im Gegenteil noch mehr als bisher anwachsen.

Eine solche Entwicklung ist weder verkehrs- noch haushaltspolitisch tragbar. Die jährliche Bereit-

stellung von Haushaltsmitteln in diesen Größenordnungen würde zum einen zu Einschränkungen bei der Erfüllung anderer wichtiger Aufgaben des Bundes führen. Zum anderen würde an die Stelle einer zielgerichteten Verkehrspolitik eine lediglich reaktive Politik des Füllens von Finanzlücken treten und bei Erreichen der Finanzierungsgrenzen des Bundeshaushalts schließlich eine erhebliche, verkehrs- und umweltpolitisch nicht gewollte, aber unumgängliche Reduzierung von Schienenverkehr eintreten. Weder für den Bürger noch für die Bundeseisenbahnen und ihre Mitarbeiter hat der Schienenverkehr auf dieser Grundlage des Status quo eine Zukunft. Die Beibehaltung der bestehenden Strukturen der Eisenbahnen des Bundes ist keine Alternative. Auch die EG-Verkehrspolitik und die die Bundesregierung zum Handeln verpflichtenden EG-Rechtsakte, insbesondere die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft, erlauben keine Fortführung des Status quo.

4. Ziele der Strukturreform

Die Strukturreform der Bundeseisenbahnen muß insbesondere an zwei Voraussetzungen und Zielen ausgerichtet werden. Zum einen muß sie die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöhen und sie in die Lage versetzen, an dem zu erwartenden, zukünftigen Verkehrswachstum stärker als bisher teilzuhaben. Zum anderen muß die durch die Eisenbahnen dem Bund erwachsende Haushaltsbelastung zurückgeführt und in tragbaren Grenzen gehalten werden.

5. Verwirklichung der Strukturreform

Unverzichtbarer Bestandteil einer Strukturreform und Voraussetzung ihres Erfolgs ist die Schaffung einer gesunden finanziellen Basis für ein Wirtschaftsunternehmen Bahn. Auch die EG hat dies als überragend wichtiges Ziel der gemeinsamen Eisenbahnpolitik bezeichnet (Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991).

Eine einmalig oder auch kontinuierliche Befreiung der Eisenbahnen von finanziellen und personellen Altlasten allein bei unveränderter Struktur der Bundeseisenbahnen als Sondervermögen und Teil der öffentlichen Verwaltung ist nicht vertretbar. Eine solche Entlastung wäre nur gerechtfertigt und dauerhaft erfolgsversprechend, wenn dies auch zur Bildung eines Unternehmens führte, das im Wettbewerb bestehen, am Markt wachsen und aus eigener Kraft eine nachhaltige Verbesserung des Betriebsergebnisses erwirtschaften könnte und so einen substantiellen Beitrag für die Entlastung des Bundeshaushalts zu leisten vermöchte. Für eine entschuldete Bahn bei fortbestehender Struktur ist jedoch absehbar, daß sie sich im Wettbewerb weiterhin nicht behaupten könnte und schon bald wieder Verluste ausweisen würde, die schon mittelfristig eine neuerliche Entschuldung notwendig machen würden. Auch der Weg über eine Begrenzung der Finanzmittel (jährliche

Plafondierung der Bundesmittel im Haushalt), der aber die Strukturen unberührt läßt, würde im Ergebnis zu einer von niemandem gewollten „Schrumpfbahn“ führen. Damit würde die sowohl gesamtwirtschaftlich als auch verkehrs- und umweltpolitisch unverzichtbare Rolle der Eisenbahnen endgültig aufgegeben werden.

Die Bundeseisenbahnen müssen sich in umkämpften Märkten gegen eine weitgehend mittelständische Konkurrenz behaupten. Insbesondere der Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr wird sich im europäischen Binnenmarkt noch weiter verschärfen, da die deutsche Straßengüterverkehrswirtschaft selbst unter zusätzlichem Leistungsdruck seitens der ausländischen Konkurrenz gerät.

Leistungs- und wettbewerbsfähig in diesem Umfeld können die Bundeseisenbahnen nur werden, wenn sie durch grundlegende Veränderung ihrer Unternehmensstrukturen in den Stand versetzt werden, unternehmerisch zu handeln, d. h.

- nachfragegerecht und kundenfreundlich zu agieren,
- im Markt reaktionsschnell und flexibel zu sein,
- Leistungsbereitschaft und Qualifikation ihrer Mitarbeiter zu fördern,
- über eine angemessene Kapitalausstattung zu verfügen,
- Einsatz der Produktionsmittel und Ergebnisverantwortung in einer Hand zu halten.

Im Zuge der unumgänglichen Strukturreform der Bundeseisenbahnen müssen Gesetzgeber und Eigentümer deshalb Rahmenbedingungen setzen, die Innovation und Leistungskraft des Schienenverkehrs nachhaltig steigern. Die Durchsetzung von Verbesserungen durch unternehmensinterne und marktbezogene Entscheidungen ist eine Daueraufgabe des Vorstandes eines Wirtschaftsunternehmens Bahn. Sie setzt sich aus vielen Einzelmaßnahmen zusammen, die den sich ständig verändernden Gegebenheiten im Wettbewerb immer wieder durch ausschließlich unternehmerisches Handeln angepaßt werden müssen. Ein Maßnahmenprogramm mit Anspruch auf Erfolg kann deshalb nicht (z. B. vom Eigentümer) verordnet werden. Die Vergangenheit der DB zeigt, daß das — auch politisch unverzichtbare — wirtschaftliche Überleben der Bahn und damit auch das Erreichen eines Sanierungserfolges vor allem davon abhängen wird, ob sie endlich ihre derzeitige Funktion einer staatlichen Aufgaben erfüllenden Behörde eintauschen kann gegen die Rolle eines ausschließlich unternehmerisch-wirtschaftlich handelnden Wettbewerbers im Verkehrsmarkt. Beachtliche Anstrengungen, die widersprüchlichen Aufgabenstellungen einer Verwaltungsbehörde (Artikel 87 GG) einerseits und eines Wirtschaftsunternehmens (§ 28 BbG) andererseits miteinander in Einklang zu bringen, hat es bei der DB über lange Jahre zwar auf allen

Ebenen gegeben. Da die DB allein letztlich diesen vom Gesetzgeber und Eigentümer verordneten Widerspruch jedoch nicht auflösen konnte, mußten alle Bemühungen der DB in ihrer erhofften Wirkung hinter den Erwartungen zurückbleiben.

Die Sondervermögen DB und DR sollen daher in ein kaufmännisch geführtes Unternehmen umgewandelt und damit in die Lage versetzt werden, eigenverantwortlich im Wettbewerb am Verkehrsmarkt zu bestehen. Denn unternehmerisches Potential wird nur in einem nach handelsrechtlichen Grundsätzen bewerteten und kaufmännisch geführten Unternehmen auf Grund mehrerer Faktoren wirkungsvoll erschlossen. Hierzu gehört in erster Linie die Ausrichtung des Unternehmens auf Gewinnerzielung.

Die am besten geeignete Organisationsform ist daher die Aktiengesellschaft. Das Aktienrecht ist in mehr als 100jähriger Entwicklung auf das Ziel einer unternehmerisch-kaufmännischen Unternehmensführung ausgerichtet worden. Seine Kontrollmechanismen wirken über Verantwortung und Risikoverteilung im Unternehmen selbst. Die Verantwortung des Vorstands führt zu hoher Eigeninitiative. Gleichzeitig werden unternehmensfremde Einflüsse in entscheidendem Maß begrenzt.

Die Lösung der bisherigen Bundeseisenbahnen aus dem öffentlichen Bereich ist eine weitere wichtige Erfolgskomponente.

Eine Eisenbahn-Aktiengesellschaft wird ferner wie jedes andere Wirtschaftsunternehmen zu behandeln sein, d. h. Leistungen, werden ggf. von Interessenten eingekauft.

Politische Verantwortung der jeweiligen staatlichen Ebene für solche Leistungen, die eigenwirtschaftlich nicht zu erbringen sind, wird auch in Zukunft erhalten bleiben, und zwar erstens bei der Entscheidung, ob eine Leistung im Interesse des von dieser staatlichen Ebene wahrzunehmenden Gemeinwohls liegt, zweitens, ob die Leistung eingekauft werden soll, und drittens, ob und in welcher Höhe hierfür Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

Die Bahn als privat-rechtlich organisiertes Unternehmen wird — auch im Verhältnis zu diesen öffentlichen Aufgabenträgern als künftigen Vertragspartnern — bei konsequenter unternehmerischer Führung insbesondere folgende Fähigkeiten stärken und ausbauen:

- Nutzung unternehmerischen Handlungsspielraums durch flexibleres Handeln im Markt,
- Konzentration auf ihre spezifischen Märkte,
- bessere Nutzung des Wirtschaftsgutes Fahrzeug,
- Verbesserung der Produktivität,
- Erhöhung der Kundenfreundlichkeit,

- Verringerung der Personalausgaben und Betriebsaufwendungen,
- gezielte und erfolgsorientierte Förderung von Mitarbeitern.

Als Effekt der Erschließung des unternehmerischen Potentials werden für die Jahre 1994 bis 2003 insgesamt 101,3 Mrd. DM erwartet, davon 30,4 Mrd. DM für den Fahrweg.

Zur Umwandlung der Sondervermögen DB und DR in Aktiengesellschaften und zur Neuordnung des Eisenbahnwesens der Bundesrepublik Deutschland insgesamt sind mehrere Einzelschritte erforderlich:

6. Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen

Die Sondervermögen DB und DR werden zu einem einheitlichen Bundeseisenbahnvermögen (weiterhin nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes) zusammengefaßt.

Das Bundeseisenbahnvermögen wird vor Gründung der Aktiengesellschaft intern in zwei Bereiche mit folgenden Aufgaben gegliedert:

- a) Unternehmerischer Bereich; er umfaßt das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur;
- b) Verwaltungsbereich; er umfaßt die hoheitlichen Aufgaben, die bisher von den beiden Sondervermögen DB und DR wahrgenommen worden sind, die Übertragung der bahnotwendigen Liegenschaften auf die zu gründende Aktiengesellschaft, die Verwaltung des nicht zur Aktiengesellschaft überwechselnden Personals und der beim Bundeseisenbahnvermögen verbleibenden Verbindlichkeiten sowie die Verwaltung und Verwertung der nicht bahnotwendigen Liegenschaften.

Nach Zusammenfassung der Sondervermögen, der internen Gliederung sowie der internen, vorbereitenden Zuordnung des Vermögens erfolgt die Gründung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft. Es verbleibt das Bundeseisenbahnvermögen, das dann nur noch den Verwaltungsbereich umfaßt. Die hoheitlichen Aufgaben des Verwaltungsbereiches des Bundeseisenbahnvermögens werden nach Errichtung eines Eisenbahn-Bundesamtes von dieser Bundesbehörde wahrgenommen.

7. Gründung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Der Unternehmerische Bereich des Bundeseisenbahnvermögens wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Das bahnotwendige Vermögen — mit Ausnahme der Liegenschaften — wird ihr übertragen. Die Gesellschaft erhält ab ihrer Eintragung im Handelsregister die volle Verfügungsgewalt über die bahnotwendigen Liegenschaften.

Beamte des Bundeseisenbahnvermögens, die nicht ausscheiden oder beurlaubt werden, bleiben Beamte des Bundeseisenbahnvermögens und werden der Deutsche Bahn AG durch Gesetz zur Dienstleistung zugewiesen. Sie können im Einzelfall beim Bundeseisenbahnvermögen oder anderweitig eingesetzt werden.

Die Deutsche Bahn AG erstattet dem Bundeseisenbahnvermögen die Kosten für die ihr zugewiesenen Beamten in dem Umfang, wie sie die Arbeitsleistung vergleichbarer Arbeitnehmer, die einen neuen Arbeitsvertrag mit ihr geschlossen haben, vergütet.

Angestellte und Arbeiter des Bundeseisenbahnvermögens werden im Wege der Rechtsnachfolge unmittelbar Arbeitnehmer der Deutsche Bahn AG.

Aus der Deutsche Bahn AG werden in einem ersten Schritt spätestens drei Jahre nach ihrer Eintragung im Handelsregister die Bereiche „Personenverkehr“ und „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ als Aktiengesellschaften ausgegliedert. Nach der Ausgliederung der drei Aktiengesellschaften verbleibt die Deutsche Bahn AG als herrschendes Unternehmen. Dieses wird in einem weiteren Schritt spätestens fünf Jahre nach der Ausgliederung aufgelöst, insgesamt mit einer der drei ausgegliederten Aktiengesellschaften verschmolzen oder aufgespalten und jeweils mit den ausgegliederten Gesellschaften verschmolzen. Die Regelungen für das Personal der Deutschen Bahn AG gelten für die ausgegliederten Gesellschaften entsprechend.

8. Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes

Um seiner Verwaltungsaufgabe gemäß Artikel 87 e GG — neu — nachzukommen, errichtet der Bund ein Eisenbahn-Bundesamt als Bundesoberbehörde. Von ihm werden die hoheitlichen Aufgaben, die bisher in den Sondervermögen DB und DR wahrgenommen worden sind, soweit nicht das Rest-Bundeseisenbahnvermögen zuständig bleibt, erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für

- Eisenbahnen des Bundes (Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und ausgegliederte Gesellschaften)
- Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegen insbesondere die Planfeststellung für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die Ausübung der Eisenbahnaufsicht, einschließlich der technischen Aufsicht und der Bauaufsicht für Betriebsanlagen, sowie die Erteilung und des Widerrufs von Genehmigungen (Zulassung von Unternehmen zum Eisenbahnverkehr bzw. zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur).

9. Bau und Finanzierung der Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes

Die Förderung von Investitionen (Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes bleibt Aufgabe des Bundes. Eine Förderung durch andere Gebietskörperschaften und Dritte ist damit nicht ausgeschlossen.

Bau und Ausbau dieser Schienenwege erfolgen wie bei den Bundesfernstraßen nach einem Bedarfsplan.

Liegt eine Investition nicht im alleinigen Interesse einer Eisenbahn des Bundes, so ist zur Finanzierung und zur Baudurchführung eine Vereinbarung zwischen der Eisenbahn des Bundes und denjenigen, die den Bau oder Ausbau ganz oder teilweise finanzieren, zu schließen.

10. Regionalisierung

Die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der heutigen Gesellschaft kann nicht allein dem Individualverkehr überlassen werden. Vor allem aus Gründen des Umweltschutzes, des Städtebaus und des Landschaftsschutzes ist die Gewährleistung eines ausreichenden öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) notwendig.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der DB und der DR leistet einen wesentlichen Beitrag bei der Erfüllung der öffentlichen Aufgabe ÖPNV. Er ist das Rückgrat zur Bewältigung der täglichen Verkehrsströme in Ballungs- und auch Verdichtungsräumen und kann zugleich einen wichtigen Beitrag zu einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ländlichen Raum leisten.

Zur Zeit verhindern jedoch unterschiedliche Zuständigkeiten für den ÖPNV sachgerechte und wirtschaftlichere Lösungen. Entscheidungen über Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV werden derzeit auf Bundes-, Landes- und auf kommunaler Ebene sowie von den Verkehrsunternehmen selbst getroffen. Die dadurch entstehenden Schwierigkeiten zu Lasten eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV können durch eine Regionalisierung vermieden werden. Daher soll die staatliche Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den gesamten ÖPNV, insbesondere auch für den SPNV der bisherigen Bundeseisenbahnen, auf der Ebene regionaler Gebietskörperschaften in einer Hand zusammengeführt werden. Dies bedingt jedoch eine Mitwirkung der Länder durch entsprechende landesgesetzliche Regelungen. Die von der Bundesregierung befürwortete und mit der vorgesehenen Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV der bisherigen Bundeseisenbahnen vom Bund auf die Länder eingeleitete Zusammenführung der Zuständigkeiten bewirkt, daß Entscheidungen dort getroffen werden können und die sachliche und finanzielle Verantwortung für Verkehrsleistungen des ÖPNV dorthin verlagert wird, wo die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen besteht.

11. Allgemeines Eisenbahngesetz

Im Rahmen der Strukturreform der Bundeseisenbahnen wird das allgemeine Eisenbahnrecht unter Beachtung der Vorgaben des Rechtes der EG insgesamt neu gestaltet.

Alle Eisenbahnen — nicht nur die Eisenbahnen des Bundes — müssen in Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung von staatlichen und kommunalen Gebietskörperschaften unabhängig sein.

Ohne Genehmigung darf ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das dem öffentlichen Verkehr dient, im gewerbs- oder geschäftsmäßigen Eisenbahnverkehr Fahrgäste oder Güter nicht befördern; das gleiche gilt für Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben. Die Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller persönlich zuverlässig sowie finanziell leistungsfähig ist und damit die Gewähr für eine sichere Betriebsführung bietet — sowie die erforderliche Fachkunde hat. Die Genehmigung kann widerrufen werden.

Es besteht ein grundsätzliches Recht von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf diskriminierungsfreie Benutzung der Schienenwege anderer Unternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen.

12. Preiswirkungsklausel

Die Auswirkungen der Strukturreform der Bundeseisenbahnen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzuschätzen.

Die bisherigen Bundeseisenbahnen werden als Deutsche Bahn AG durch die Strukturreform in die Lage versetzt, Kosten, die aus ihrer bisherigen öffentlich-rechtlichen Struktur bedingt sind, zu reduzieren, System und Betrieb zu rationalisieren

und insgesamt eine höhere Produktivität zu erreichen. Damit wird es der neuen Bahn ermöglicht, durch wettbewerbsfähige Transportpreise stärker als bisher am Verkehrswachstum teilzuhaben. Im Bereich des regionalisierten SPNV wird es Sache der Länder sein, Tarife zu genehmigen oder durch Auflagen selbst festzusetzen.

Die im Zusammenhang mit der Strukturreform der Bundeseisenbahnen vom Bund übernommenen Zinslasten für Altschulden haben keine Auswirkung auf den Kreditmarkt oder das Verbraucherpreisniveau, da die Zinslast für Altschulden bereits heute vom Bund durch die Sondervermögen DB und DR getragen wird.

13. Auswirkungen auf die Haushalte von Bund, Länder und Gemeinden

a) Die Auswirkungen der Bahnreform auf den Bundeshaushalt ergeben sich aus einer Änderung der bisherigen Zuordnung der Belastungen. Die jährlichen Defizite der Bundeseisenbahnen wurden bisher durch Schuldaufnahme der Bundeseisenbahnen finanziert. Durch den Gesetzentwurf wird diese Finanzierungspraxis geändert.

Der Finanzbedarf des Bundeseisenbahnvermögens wird für die Jahre 1994 bis 2003 mit folgenden Beträgen (in Mrd. DM) festgesetzt:

1994	1995	1996	1997	1998
15,2	14,9	13,9	12,9	12,0
1999	2000	2001	2002	2003
11,0	10,4	9,6	8,8	7,7

Über das bisher im Finanzplan des Bundes eingestellte Ausgabevolumen für die Bundeseisenbahnen hinaus entsteht für den Bundeshaushalt ein zusätzlicher Finanzbedarf, der sich für die Jahre 1994 bis 2003 wie folgt berechnet:

Integrierte Modellrechnung Bundeshaushalt/Bundeseisenbahnvermögen

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	in Mrd. DM									
Einnahmen	11,0	11,3	11,6	12,0	12,0	12,2	12,2	12,3	12,6	13,1
Regionalisierung/ Mindereinnahmen	-7,4	-7,7	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0
Summe Einnahmen	3,6	3,6	3,6	4,0	4,0	4,2	4,2	4,3	4,6	5,1
Summe Ausgaben	43,0	43,8	42,7	42,8	44,5	43,5	42,6	41,7	40,9	40,0
Unterdeckung	39,4	40,2	39,1	38,7	40,4	39,4	38,4	37,4	36,3	34,9
Summe FiPL DB/DR 1218 bis 1220	24,5	25,6	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4
Differenzbedarf ¹⁾	14,9	14,6	13,7	13,3	15,0	14,0	13,0	12,0	10,9	9,5

¹⁾ Ohne Zinsbelastung aus einer Nettokreditaufnahme im Bundeseisenbahnvermögen aus den Jahren 1994 und 1995

Mit diesen Beträgen ist für den noch zu beratenden Haushaltsentwurf 1994 und die Finanzplanung bis 1997 eine Obergrenze der Belastung festgestellt.

Dieser Finanzbedarf wird durch Leistungen aus dem Bundeshaushalt gedeckt, soweit hierfür zusätzliche Einnahmen ab 1994 aus dem Verkehrsbereich zur Verfügung stehen.

Soweit diese Einnahmen nicht ausreichen, wird das Bundeseisenbahnvermögen für 1994 und 1995 zu einer Nettokreditaufnahme von jeweils bis zu 9,5 Mrd. DM gesetzlich ermächtigt.

- b) Der Bund beabsichtigt, den Ländern für die Übernahme der Aufgabe des SPNV einen zweckgerechten finanziellen Ausgleich im Rahmen der Umsatzsteuerverteilung zu gewähren. Die Höhe wird sich nach den derzeit geltenden Ansätzen in der Finanzplanung des Bundes richten. Die Länder erwarten vom Bund bisher eine Finanzausstattung von 14 Mrd. DM pro Jahr.
- c) Eine Aussage über Auswirkungen auf die Haushalte der Gemeinden ist aus den vorgenannten Gründen zur Zeit nicht möglich.

14. Stellungnahme der Spitzenorganisationen der Gewerkschaften (§ 94 BBG)

Zu den dienst-, beamten- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen der Gesetzentwürfe sind die Spitzenorganisationen der Gewerkschaften (DGB, DBB) gemäß § 94 BBG gehört worden. Der DGB (GdED) tritt für eine Personalüberleitung auch der Beamten im Wege einer Art Gesamtrechtsnachfolge (Dauerbeurlaubung durch Gesetz) ein. Hiergegen bestehen erhebliche rechtliche Bedenken. Dagegen verfiert der DBB das Modell einer öffentlich-rechtlichen Anstalt. Damit würde öffentliches Dienstrecht auch für die DBAG gelten.

Die Lösung aus dem öffentlichen Bereich ist jedoch ein wesentliches Element der Strukturreform.

Beide Dachverbände wie auch ihre Mitgliedsorganisation im Eisenbahnbereich (GdED, GDBA, GDL) tragen jedoch im Ergebnis die vorgesehene Personalüberleitung mit. Sie legen Wert auf die Wahrung der bisherigen Rechtsstellung des DB/DR-Personals sowie auf die Sicherung beruflicher Fortkommenschancen.

Im einzelnen: Der DBB und der DGB haben u. a. die Forderung erhoben, bei der Ausgestaltung der Einzelheiten auf der Grundlage des Eisenbahnneuordnungsgesetzes zu gewährleisten, daß zur Deutsche Bahn AG beurlaubte Beamte in gleicher

Weise wie zugewiesene Beamte an der Laufbahnenentwicklung teilnehmen.

Der DGB hat ferner darauf hingewiesen, daß den Beamten im Arbeitsalltag einer AG keine kollektiven Grundrechte vorenthalten werden dürfen; dies gelte insbesondere für die Ausübung von Gewerkschaftsrechten.

Hierzu sei angemerkt, daß Beförderungen während einer Beurlaubung je nach Art der ausgeübten Tätigkeit und der erbrachten Leistung nach dem geltenden Beamtenrecht nicht grundsätzlich ausgeschlossen sind; soweit ergänzende Laufbahnvorschriften notwendig werden, können diese auf Grund der Verordnungsermächtigung des Artikels 1 § 7 Abs. 4 Nr. 1 ENeuOG getroffen werden.

Die Zuweisung (Artikel 2 § 13 Abs. 2 ENeuOG) läßt die Rechtsstellung der Beamten unberührt. Die Rechte und Pflichten aus dem Beamtenverhältnis gelten deshalb fort. Wegen der zur Wahrnehmung einer Tätigkeit im Arbeitnehmerverhältnis bei der Deutsche Bahn AG beurlaubten Beamten wird auf die Begründung zu Artikel 2 § 13 ENeuOG verwiesen.

15. Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände

Die kommunalen Spitzenverbände haben Gelegenheit erhalten, zu den Gesetzentwürfen Stellung zu nehmen, und sind gehört worden. Sie haben insbesondere zu der im Rahmen der Strukturreform der Bundeseisenbahnen geplanten Regionalisierung des SPNV grundsätzlich positiv Stellung bezogen, fordern aber

- die gesetzliche Festschreibung der Aufgabe ÖPNV als Länderaufgabe möglichst mit Verfassungsrang und die Festlegung der Zuständigkeiten für den ÖPNV in einem Regionalisierungsgesetz des Bundes mit darauf aufbauenden ÖPNV-Gesetzen der Länder.
- die gesetzliche Festlegung eines Finanzrahmens mit Zweckbindung, der es den ÖPNV-Trägern erlaubt, dauerhaft ihre Aufgabe wahrzunehmen, den Fortbestand eines attraktiven ÖPNV zu sichern und ihn nachfrageorientiert zu gestalten (z. B. Ergänzung des Artikels 104a Abs. 4 GG oder Beteiligung der Länder an der Mineralölsteuer als neue Gemeinschaftssteuer gemäß Artikel 106 Abs. 3 GG).
- die verfassungsrechtlich abgesicherte Regelung, daß der Bund Eigentümer der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes bleibt.

Die von der Bundesregierung vorgesehene Finanzmittelüberleitung im Wege der Neuverteilung des Umsatzsteueraufkommens lehnen die kommunalen Spitzenverbände ab.

B. Zu den einzelnen Vorschriften**Zu Artikel 1** (Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)**Zu § 1**

Der Status der nicht rechtsfähigen Sondervermögen des Bundes gemäß § 1 des geltenden Bundesbahngesetzes (BbG) sowie gemäß Artikel 26 in Verbindung mit der Anlage I Kapitel XI Sachgebiet A Abschnitt III Nr. 3 a) und b) des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BGBl. 1990 II S. 885, 1098) wird nicht verändert. Die Sondervermögen werden lediglich zusammengefaßt und unter dem neuen Namen „Bundeseisenbahnvermögen“ vom Bund verwaltet. Das Bundeseisenbahnvermögen ist Gesamtrechtsnachfolger der bisherigen Sondervermögen.

Zu § 2

Die Vermögensgegenstände und -rechte sowie die Verbindlichkeiten eines jeden der beiden Sondervermögen sind auf Grund der Gesamtrechtsnachfolge Vermögensgegenstände und -rechte sowie Verbindlichkeiten des durch Zusammenlegung der beiden bisherigen Sondervermögen entstehenden ebenfalls nicht rechtsfähigen Bundeseisenbahnvermögens.

Zu § 3**Absatz 1**

Zur Vorbereitung der Ausgliederung von Teilen des Bundeseisenbahnvermögens aus dem gesamten Bundesvermögen durch Errichtung einer Aktiengesellschaft (AG) wird das Bundeseisenbahnvermögen intern in den Unternehmerischen Bereich und den Verwaltungsbereich unterteilt. Eine förmliche und rechtliche Aufteilung des Bundeseisenbahnvermögens findet mit der Gliederung nicht statt. Erst mit der Errichtung der AG werden Vermögensgegenstände und -rechte sowie Verbindlichkeiten übertragen. Der Vollzug der Zuordnung erfolgt hinsichtlich der Liegenschaften nach Maßgabe der §§ 20 bis 25 sowie hinsichtlich der übrigen Vermögensgegenstände und -rechte und der Verbindlichkeiten durch eine genaue Aufstellung im Ausgliederungsplan gemäß Artikel 2 § 4 ENeuOG.

Die Zuordnung von Tätigkeiten zum Unternehmerischen Bereich entspricht der Definition einer Eisenbahn in § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Artikel 5 ENeuOG). Der größere Teil des Aktivvermögens wird demnach dem Unternehmerischen Bereich zuzuordnen sein (später AG), während der größere Teil des Passivvermögens beim Verwaltungsbereich und damit endgültig beim Bundeseisenbahnvermögen verbleibt.

Im Verwaltungsbereich verbleiben zunächst die bisher von der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Reichsbahn (DR) wahrgenommenen hoheitlichen Aufgaben des Bundes (bis zur Errichtung des Eisenbahn-Bundesamtes), die Verwaltung des Personals des Bundeseisenbahnvermögens (unmittelbar dort tätiges Personal und — nach Gründung der Deutsche Bahn AG — dieser Gesellschaft zugewiesene Beamte — s. Artikel 2 § 13 ENeuOG), der zinspflichtigen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens sowie die Verwaltung und Verwertung der nicht bahnnotwendigen Liegenschaften. Nicht bahnnotwendig sind Grundstücke, die für die Aufgabenwahrnehmung des Unternehmerischen Bereiches und damit für den Unternehmensgegenstand der zu errichtenden AG nicht erforderlich sind (s. auch § 20 Abs. 1). Die Fortführung der hoheitlichen Aufgaben des Bundes im Eisenbahnbereich bedeutet nicht eine unveränderte Fortführung hinsichtlich des Umfangs, insbesondere des Personalaufwandes.

Absatz 2

Die Vorschrift beschreibt die Aufgaben des Bundeseisenbahnvermögens. Eine der Hauptaufgaben ist die Übertragung der bahnnotwendigen Liegenschaften nach Maßgabe der §§ 20 bis 24.

Zu § 4

§ 4 regelt die Stellung des Bundeseisenbahnvermögens im gerichtlichen und außergerichtlichen Verkehr sowie den allgemeinen Gerichtsstand. Er entspricht § 2 des geltenden BbG.

Zu § 5**Absätze 1 und 2**

§ 5 Abs. 1 und 2 entspricht § 3 des geltenden BbG, wonach das Bundeseisenbahnvermögen von dem übrigen Vermögen des Bundes getrennt zu halten ist und der Bund für Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens nur mit diesem Vermögen haftet. Diese Regelung soll weitergelten für Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens, die nach Eintragung der Deutsche Bahn AG im Handelsregister entstehen.

Absatz 3

Da mit der Ausgliederung des Unternehmerischen Teils (Gründung der AG) der größte Teil des Sondervermögens dem Zugriff der bisherigen Gläubiger von DB und DR entzogen wird, ist zu ihrem Schutz eine Ausweitung der Haftung des Bundes geboten, die bis dahin auf das Sondervermögen beschränkt ist. Voraussetzung für die Haftung des Bundes ist, daß die

entsprechende Verbindlichkeit rechtlich beim Bundeseisenbahnvermögen verbleibt. Für Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens, die nach Eintragung der AG entstehen, haftet der Bund wie bisher nur mit dem Sondervermögen, es sei denn, es handelt sich um Verbindlichkeiten, die nach Eintragung der AG vom Bundeseisenbahnvermögen auf der Grundlage der Kreditemächtigung in § 17 eingegangen sind (Satz 2). Für auf die AG gemäß § 20 Abs. 1 Satz 3 in Verbindung mit dem Ausgliederungsplan nach Artikel 2 § 4 Abs. 2 Nr. 5 ENeuOG übertragene Verbindlichkeiten haftet der Bund nicht. Die Verbindlichkeiten der in § 1 genannten Sondervermögen betragen am 31. Dezember 1992 55 Mrd. DM. Nach den bisher von DB und DR ihren Wirtschaftsplänen 1993 zugrundegelegten Fakten und Annahmen werden die Verbindlichkeiten beider Sondervermögen auf insgesamt rund 70 Mrd. DM bis Ende 1993 anwachsen.

Zu § 6

Absatz 1

Es wird zunächst der Status der bisherigen Dienststellen geregelt und festgelegt, daß sie Dienststellen des Bundeseisenbahnvermögens werden. Bis auf die beiden Hauptverwaltungen können zunächst alle Dienststellen unverändert als Dienststelle bestehen bleiben; dagegen müssen die beiden Hauptverwaltungen zusammengefaßt werden, da das Bundeseisenbahnvermögen nur eine Hauptverwaltung haben kann. Nach Umwandlung des Unternehmerischen Teils des Bundeseisenbahnvermögens in eine AG (durch Ausgliederung aus dem Bundesvermögen) ist die Dienststellenorganisation grundlegend neu zu ordnen, da z. B. Dienststellen wie Güterabfertigungen oder Ausbesserungswerke beim Bundeseisenbahnvermögen nicht mehr bestehen werden.

Absätze 2, 3 und 6

Die Aufgaben des Bundeseisenbahnvermögens beschränken sich nach Gründung einer AG durch Ausgliederung des Unternehmerischen Bereiches des Sondervermögens (vgl. Artikel 2 § 1 ENeuOG) aus dem Bundesvermögen und nach Errichtung eines EisenbahnBundesamtes (vgl. Artikel 3 § 2 ENeuOG) auf die Bereiche

- Verwaltung der zinspflichtigen Verbindlichkeiten der bisherigen in § 1 genannten Sondervermögen, d. h. des Bundeseisenbahnvermögens,
- „Verwaltung“ des und Wahrnehmung der verbleibenden Dienstherrnfunktionen für das im Wege der Beurlaubung oder Zuweisung bei der AG tätige Personal und
- Verwaltung und Verwertung des nicht bahnnotwendigen Grundbesitzes.

Diese Aufgaben werden nach Entstehen der Deutsche Bahn AG als juristische Person (Eintragung in das Handelsregister, § 41 HGB) vom Bundeseisenbahnvermögen unter der Leitung eines Präsidenten wahrgenommen, der in einem Beamtenverhältnis auf Lebenszeit steht.

Entsprechend den dann gegebenen Zuständigkeiten des Bundeseisenbahnvermögens kann der Präsident den Verwaltungsaufbau des „Rest“-Sondervermögens durch eine neue Verwaltungsordnung regeln.

Absätze 4 und 5

Die Absätze 4 und 5 entsprechen § 6 des geltenden BbG.

Absätze 1 bis 6

Die Regelungen in den Absätzen 1 bis 6 als Rahmenbestimmungen bedeuten keine Fortschreibung oder Vorgabe für den künftigen Verwaltungsaufbau des Bundeseisenbahnvermögens nach Gründung der AG. Ob ein einstufiger oder zweistufiger Verwaltungsaufbau gewählt wird, hängt vom Aufgabenumfang, Personalbestand sowie Art und Umfang des Zusammenwirkens mit der AG in Personalangelegenheiten auf örtlicher oder regionaler Ebene statt.

Zu § 7

Absatz 1

Die Regelung folgt aus § 1. Danach verwaltet der Bund das Bundeseisenbahnvermögen. Als Teil der Bundesverwaltung steht dem Bundeseisenbahnvermögen das Recht zu, Beamte zu haben.

Absatz 2

Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes werden für die Arbeitnehmer des Bundeseisenbahnvermögens neue Tarifverträge nach Absatz 3 noch nicht abgeschlossen sein. Die Übergangsregelung stellt sicher, daß die vor diesem Zeitpunkt bei dem ehemaligen Sondervermögen DB gültigen tarifvertraglichen Regelungen übergangsweise für die Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden gelten. Gleiches gilt für die Arbeitsbedingungen der Junggehilfen, die in den Tarifverträgen für Arbeiter mitenthalten sind. Regelungsbedarf in diesem Gesetz besteht insbesondere für die Tarifverträge bei der DR, die ohne Übergangsregelung auf Grund der geltenden tarifvertraglichen Bestimmungen zum Zeitpunkt der Zusammenführung

der beiden Sondervermögen ohne Nachwirkung außer Kraft treten würden. Die Regelung in Satz 2 respektiert die Tarifautonomie, indem sie die tarifvertraglichen Rechtsnormen in Arbeitsvertragsrecht transformiert und die Lücke schließt, die durch den Ausschluß der Nachwirkung der Tarifverträge entsteht.

Absatz 3

Wie bisher werden die Tarifverträge vom weiterhin tariffähigen Sondervermögen mit den zuständigen Gewerkschaften abgeschlossen. Ob für die Arbeitnehmer von DB und DR als Arbeitnehmer des Bundeseisenbahnvermögens noch vor Errichtung der AG und Abschluß eines Tarifvertrages zwischen Gewerkschaften und AG ein neuer Tarifvertrag für den Bereich des Bundeseisenbahnvermögens geschlossen wird, entscheiden die Tarifvertragspartner. Satz 2 entspricht im wesentlichen dem § 14 Abs. 4 des geltenden BbG, wobei die Frist, bis zu deren Ablauf das Einvernehmen als hergestellt gilt, auf einen Monat verlängert wird.

Absatz 4

Die Vorschrift enthält Ermächtigungsgrundlagen zum Erlaß von Rechtsverordnungen über Laufbahnen und Arbeitszeitregelungen. Damit soll eine Grundlage für den flexiblen Einsatz der bei der Deutschen Bahn AG im Wege einer Beurlaubung oder Zuweisung tätigen Beamten geschaffen und das Recht des Beamten auf beruflichen Aufstieg gewährleistet werden. Um dem Grundsatz der Einheit des öffentlichen Dienstes Rechnung tragen und die haushaltsmäßigen Auswirkungen berücksichtigen zu können, ist vorgesehen, daß die Rechtsverordnungen im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und dem Bundesminister der Finanzen erlassen werden.

Nummer 1

Den Besonderheiten bei der DB/Deutsche Bahn AG soll künftig im Rahmen der allgemeinen beamtenrechtlichen Regelungen durch eine besondere Ausgestaltung der Laufbahnen entsprochen werden. Ferner sollen für die Beamten des Bundeseisenbahnvermögens, die sich zum Zeitpunkt der Eintragung der Deutsche Bahn AG in das Handelsregister im Dienst des Bundeseisenbahnvermögens befinden und die der Deutsche Bahn AG zugewiesen sind, von den allgemeinen Bestimmungen abweichende Sonderregelungen erlassen werden können. Für die zur Deutsche Bahn AG beurlaubten Beamten wird festgestellt, daß die Zeit ihrer Beurlaubung voll anrechnungsfähig ist z. B. auf Probezeit, Bewährungszeit. Mit der neuen Bestimmung über die Laufbahngestaltung und die Feststellung von Ausnahmen von der Regel, die den Rahmen des § 15 BBG bestehen läßt, wird den betriebsbedingten Notwendigkeiten und den besonderen personalwirtschaftlichen Gegebenheiten des Bundeseisenbahnvermögens Rechnung getragen.

Sinn der Bestimmung ist zunächst die Vereinfachung der Laufbahnvorschriften. Die komplizierte und zeitaufwendige Laufbahngestaltung etwa entsprechend § 2 Abs. 4 der Bundeslaufbahnverordnung könnte mit der vorgesehenen Regelung entschieden vereinfacht werden. Es ist vorgesehen, der Deutsche Bahn AG bei der Gestaltung der Laufbahnen bei allen laufbahnrechtlichen Entscheidungen Kompetenzen zuzuweisen bzw. sie zu beteiligen, damit ein Nebeneinander von Mitarbeitern der Deutsche Bahn AG und zugewiesenen Beamten im Sinne der unternehmerischen Ziele der Gesellschaft möglich ist. Die Bestimmung ermöglicht es ferner, Regelungen für den Erwerb der Befähigung für eine Laufbahn zu vereinfachen, die Aufstiegsregelungen den tatsächlichen Erfordernissen anzupassen und Höchstaltersgrenzen durchlässiger zu machen. In dieser Richtung haben sich bisher wesentliche Schwierigkeiten bei folgenden Maßnahmen ergeben:

- Herabsetzung des Mindestalters beim Verwendungsaufstieg von der Laufbahn des mittleren in die des gehobenen technischen Dienstes (wegen des hohen Fehlbestandes, insbesondere an Ingenieuren),
- Vereinfachung des Erwerbs einer (eingeschränkten) Befähigung für eine neue Laufbahn (Verwendungsbereich), insbesondere bei Verlust der ursprünglichen Tauglichkeit.

Es können des weiteren dem Erfordernis flexibler Unternehmensführung entsprechend in Einzelfällen Ausnahmeregelungen schnell und unbürokratisch getroffen werden.

Nummer 2

Der Regelungsrahmen der Arbeitszeitverordnung (AZV) erweist sich für die verschiedenartigen betrieblichen Belange der Deutschen Bahn AG als nicht ausreichend flexibel. Um eine allen Flexibilitätsbedürfnissen eines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens angepaßte, bessere Arbeitszeitregelung für die der Gesellschaft zugewiesenen Beamten zu ermöglichen, muß der Gesellschaft die Möglichkeit eröffnet werden, die Arbeitszeiten der Beamten in allen Tätigkeitsfeldern des Unternehmens wettbewerbsgerecht u. a. an verändertes Kundenverhalten oder veränderte Verkehrsnachfrage, insbesondere an konjunkturelle Schwankungen, anzupassen. Damit soll eine reibungslose Zusammenarbeit mit den von der Deutsche Bahn AG nach marktgerechten tarifvertraglichen Bestimmungen beschäftigten Arbeitnehmern — möglichst in gemeinsamen Arbeitsgruppen — gewährleistet werden. Deshalb ist auch unter „Eisenbahnbetrieb“ nicht nur der engere Betrieb der Transportabwicklung, sondern der gesamte typische Tätigkeitsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens (vgl. den Unternehmensgegenstand der AG gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 ENeuOG) zu verstehen.

Die im Hinblick auf eine Tätigkeit vom Beamten in einer AG notwendigen Sonderregelungen sollen nur für den begrenzten Kreis der Beamten gelten, die bei

Gründung der AG im Dienst des Bundeseisenbahnvermögens stehen.

Absatz 5

Die Ermächtigung ist bisher in § 22 des geltenden BbG enthalten. Sie ist weiterhin erforderlich. Die Steigerung der Arbeitsproduktivität bei der Deutsche Bahn AG setzt auch erhöhte fachliche und örtliche Mobilität der ihr zugewiesenen Beamten des Bundeseisenbahnvermögens voraus. Die Ermächtigung trägt dieser Forderung Rechnung und berücksichtigt insbesondere, daß die Bedarfsstrukturen der Deutsche Bahn AG funktional und regional langfristigen Unternehmensstrategien angepaßt werden müssen. Diese Ziele sind jedoch nur erreichbar, wenn die Mitarbeiter durch ihre Bereitschaft zur örtlichen und fachlichen Mobilität einen entscheidenden Beitrag leisten. Bereitschaft zur Mobilität kann aber nur dann erwartet werden, wenn im Zusammenhang mit Versetzungen oder Abordnungen im Bereich der Gesellschaft die persönlichen und familiären Verhältnisse der Mitarbeiter verstärkt berücksichtigt und entstandene Mehraufwendungen in angemessenem Umfang erstattet werden.

Zu § 8

Infolge der Ausgliederung des Unternehmerischen Bereichs des Bundeseisenbahnvermögens in eine AG und Errichtung des Eisenbahn-Bundesamtes beschränken sich die Aufgaben des Bundeseisenbahnvermögens auf die in § 3 Abs. 2 Nr. 1, 3 bis 5 erwähnten Bereiche. Der Aufbau des Bundeseisenbahnvermögens ändert sich durch Aufgehen der bisher dem Unternehmerischen Bereich zugeordneten Dienststellen in der AG. Daher regelt der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens den Verwaltungsaufbau durch Verwaltungsordnung neu (§ 6 Abs. 6). Die damit verbundenen organisatorischen und personellen Änderungen machen es erforderlich, die Personalvertretungen durch Wahlen neu zu legitimieren.

Durch Wegfall der bisherigen Personalvertretungen, bedingt durch die organisatorischen Veränderungen, entsteht bis zur Wahl der neuen Personalvertretungen ein „Personalvertretungsfreier“ Zeitraum. Dieser soll durch die Übergangsregelungen verhindert werden (Absätze 2, 3 und 4). Die bisherige Stufenvertretung der Bezirkspersonalräte wird beim Bundeseisenbahnvermögen (Restsondervermögen) nach Ausgliederung des Unternehmerischen Bereiches entfallen, da beim Restsondervermögen keine mittlere Verwaltungsebene mehr erforderlich ist und damit nicht bestehen bleiben wird.

Zu § 9

Die Regelungen für die Personalvertretungen gemäß § 8 gelten entsprechend für die Schwerbehindertenvertretungen.

Zu § 10

Absatz 1

Nach § 3 Abs. 2 des BBG ist „Dienstvorgesetzter“, wer für die beamtenrechtlichen Entscheidungen über die persönlichen Angelegenheiten der ihm nachgeordneten Beamten zuständig ist, und „Vorgesetzter“, wer einem Beamten für dessen dienstliche Tätigkeit Weisungen erteilen kann.

Der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens ist nach Gründung der Deutsche Bahn AG für die Führung der Geschäfte des Bundeseisenbahnvermögens („Rest“-Sondervermögen = Verwaltungsbereich im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2) verantwortlich. Der Bundesminister für Verkehr soll ihm in diesem Bereich auch dienstliche Weisungen erteilen können.

Der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens ist gegenüber allen Beamten, Angestellten und Arbeitern des Bundeseisenbahnvermögens Vorgesetzter und gegenüber den Beamten zusätzlich Dienstvorgesetzter.

Absatz 2

Der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens ist oberste Dienstbehörde und damit nach anderen Gesetzen (z. B. Bundesbeamtengesetz, Bundesdisziplinarordnung) in einer Reihe von Fällen zur Entscheidung befugt. Die letzte Entscheidung bei der Besetzung leitender Posten liegt beim Bundesminister für Verkehr.

Zu § 11

Beamte haben Anspruch auf eine ihrem statusrechtlichen Amt entsprechende Tätigkeit. Aus betrieblichen oder aus dienstlichen Gründen beim Bundeseisenbahnvermögen oder bei der Deutsche Bahn AG kann es notwendig werden, einen Beamten auch auf einen geringer bewerteten Dienstposten umzusetzen. Die Aufbauorganisation des Bundeseisenbahnvermögens wird sich z. B. durch Zusammenführung der DB und DR und der anschließenden Ausgliederung der Deutsche Bahn AG aus dem Unternehmerischen Bereich gegenüber der bisherigen Organisation der Bundeseisenbahnen verändern. Organisatorische Veränderungen bei der Deutsche Bahn AG (z. B. Auflösung, Zusammenlegung, Trennung von Betrieben oder Betriebsteilen) werden unmittelbare Auswirkung auf die Verwendung der der Gesellschaft zugewiesenen Beamten haben. In solchen Fällen benötigt das Bundeseisenbahnvermögen für die der Deutsche Bahn AG zugewiesenen Beamten einen den veränderten Organisationsstrukturen entsprechenden Handlungsspielraum. Die Vorschrift soll dem Bundeseisenbahnvermögen aus den genannten dienstlichen Gründen personalwirtschaftliche Erleichterungen ermöglichen. Da der Beamte grundsätzlich einen Anspruch auf amtsgemäße Verwendung hat, muß der Einsatz auf einem geringer bewerteten Dienstposten zeitlich

begrenzt sein. Die Regelung entspricht, soweit betriebliche Gründe maßgebend sind, § 21 des geltenden BbG. Sie hat sich bewährt.

Zu § 12

Absatz 1

Auf Grund dieser Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für Verkehr kann von den in § 26 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes und in der Funktionsgruppenverordnung festgelegten Obergrenzen für die Anteile der Beförderungssämter am Planstellenvolumen abgewichen werden. Die Regelung muß im Zusammenhang mit der Absicht gesehen werden, den Laufbahnen, soweit Tätigkeiten bei der Deutsche Bahn AG wahrzunehmen sind, keine Beamten-Nachwuchskräfte mehr zuzuführen. Die laufbahnmäßige Entwicklung der beim Bundeseisenbahnvermögen verbleibenden Beamten würde vom Personalarückgang ungünstig beeinflusst, wenn eine ständige Anpassung des Stellenkegels nicht zulässig wäre. Die notwendige ständige Anpassung des Stellenkegels wegen künftig unterbleibender Einstellung von Nachwuchskräften in die Laufbahnen läßt es nicht zu, die Überschreitung der zuständigen Obergrenzen für Beförderungssämter in den Besoldungsgruppen festzuschreiben (vgl. § 50 Abs. 1 des Poststrukturgesetzes). Die notwendigen Überschreitungen der Obergrenzen finden ihren Niederschlag im jährlichen Stellenplan des Bundeseisenbahnvermögens, der als Teil des Wirtschaftsplanes vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen zu genehmigen ist (vgl. § 16 Abs. 3).

Absatz 2

Der Hinweis auf § 18 des Bundesbesoldungsgesetzes stellt darüber hinaus klar, in welcher Weise für den Stellenaufbau des Bundeseisenbahnvermögens in funktioneller Hinsicht gleichwertige Arbeitsplatzbewertungen der Deutsche Bahn AG zu berücksichtigen sind. Die vorübergehende Verwendung auf einem niedriger bewerteten Dienstposten aus dienstlichen oder betrieblichen Gründen wird dadurch nicht ausgeschlossen.

Zu § 13

Absatz 1

Für die beim Bundeseisenbahnvermögen beschäftigten Arbeitnehmer sollen die bestehenden Betriebskrankenkassen von DB (Bundesbahn-Betriebskrankenkasse) und DR (Reichsbahn-Betriebskrankenkasse) weiterhin zuständig sein, auch wenn die Betriebskrankenkassen nach § 150 SGB V vereinigt werden. Insofern ist eine Weiterführungsaussage erforderlich.

Die Aufwendungen für die Bundesbahn-Betriebskasse betragen 1993 laut Wirtschaftsplanansatz 346

Mio. DM, für die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse 486,4 Mio. DM. Bei beiden Kassen werden im Jahre 1993 durchschnittlich 793 bzw. 883 Personen beschäftigt sein.

Bei Fortschreibung der Wirtschaftsplanansätze für das Jahr 1994 würden die Aufwendungen für die vereinigten Betriebskrankenkassen beim Bundeseisenbahnvermögen 892,3 Mio. DM betragen, 1 652 Personen würden dort beschäftigt sein.

Absatz 2

Für die gesetzliche Rentenversicherung wird die Trägerschaft der Bundesbahn-Versicherungsanstalt (BVA) als Körperschaft des öffentlichen Rechts mit Selbstverwaltung im Sinne des SGB VI fortgeschrieben. Die Zuständigkeit der als „Bahnversicherungsanstalt“ weiterzuführenden Körperschaft erstreckt sich auf das Bundeseisenbahnvermögen sowie auf privat-rechtlich organisierte Unternehmen, deren Gegenstand eine Tätigkeit im Sinne des Artikels 2 § 3 Abs. 1 ENeuOG ist (Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, eine Eisenbahninfrastruktur betreiben oder dem Eisenbahnverkehr verwandte Geschäftstätigkeiten ausüben). Die entsprechenden Änderungen im SGB VI ergeben sich aus Artikel 6 Abs. 100 ENeuOG.

Die Aufwendungen für die gesetzliche Rentenversicherung im Bereich der DB (BVA, Abt. A) betragen 1993 laut Wirtschaftsplanansatz 392,9 Mio. DM, im Bereich der DR laut Wirtschaftsplanansatz 641,2 Mio. DM. Bei der BVA, Abt. A werden im Jahre 1993 durchschnittlich 484, im Bereich der gesetzlichen Rentenversicherung für die Arbeitnehmer der DR 343 Personen beschäftigt sein.

Bei Fortschreibung der Wirtschaftsplanansätze für das Jahr 1994 würden im Bereich des Bundeseisenbahnvermögens die Aufwendungen 1 081,2 Mio. DM betragen; es würden durchschnittlich 828 Personen beim Bundeseisenbahnvermögen für die Aufgabenerfüllung der gesetzlichen Rentenversicherung benötigt.

Absatz 3

Eine Berechtigung für eine Eigenunfallversicherung der bisherigen Bundeseisenbahnen durch eine rechtlich unselbständige Ausführungsbehörde (Bundesbahn-Ausführungsbehörde für Unfallversicherung) besteht nach Ausgliederung des Unternehmerischen Bereiches des Bundeseisenbahnvermögens und Errichtung der Deutsche Bahn AG nicht mehr. Es ist deshalb vorgesehen, daß künftig die gesetzliche Unfallversicherung von einem aus der Bundesbahn-Ausführungsbehörde zu bildenden rechtlich selbständigen Bahn-Unfallversicherungsträger (Eisenbahn-Unfallkasse) durchgeführt wird. Die Zuständigkeit der Unfallkasse entspricht den für die gesetzliche Rentenversicherung festgelegten Bereichen (vgl. Begründung zu Absatz 2). Die entsprechenden Änderungen der Reichsversicherungsverordnung ergeben sich aus Artikel 6 Abs. 90 ENeuOG.

Die Aufwendungen für die gesetzliche Unfallversicherung im Bereich der DB (BUVB) betragen im Jahre 1993 laut Wirtschaftsplanansatz 148,2 Mio. DM, der Personaleinsatz beläuft sich auf durchschnittlich 92 Personen. Für den Bereich der DR betragen die Aufwendungen laut Wirtschaftsplanansatz für das Jahr 1993 32 Mio. DM.

Die fortgeschriebenen Wirtschaftsplanansätze für 1994 im Bereich des Bundeseisenbahnvermögens lauten 185,9 Mio. DM; diese Ansätze werden auch dem Wirtschaftsplan der vorgesehenen Eisenbahn-Unfallkasse zugrunde zu legen sein.

Absatz 4

Für die Betriebskrankenkassen von DB und DR bedarf es zur Klarstellung einer gesetzlichen Regelung, obwohl deren Zuständigkeit auch für die Deutsche Bahn AG bereits auf Grund des faktischen Betriebsbegriffs bei entsprechender Satzungsänderung gegeben ist, von der Gesellschaft durch ausdrückliche Willenserklärung gemäß § 151 SGB V aber gegebenenfalls verneint werden kann.

Zu § 14

Absatz 1

Die beamtenrechtliche Fürsorge in Krankheitsfällen (§ 79 BBG) ist im Bereich der DB herkömmlich durch die Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (KVB) erfüllt worden, die hierzu beihilfeentsprechende Zuschüsse der DB erhält. Die Beihilfevorschriften des Bundes (BhV) gelten nach deren § 18 Abs. 6 für den Bereich der DB ausdrücklich nicht. Die Einführung der BhV ist für die Beamten des Bundeseisenbahnvermögens nicht möglich, da eine notwendige ergänzende private Krankenversicherung zu zumutbaren Bedingungen angesichts des Lebensalters der Betroffenen nicht mehr erlangt werden kann. Die bestehende Versicherungsform ist daher unter Bestandsschließung so lange weiterzuführen, wie der beamtenrechtliche Fürsorgeanspruch für deren Mitglieder zu erfüllen bleibt. Da die KVB „nach Maßgabe von Satzung und Tarif“ weitergeführt wird, ist die Mitversicherung von Angehörigen (Ehefrauen, Kindern) bzw. die Fortsetzung der Mitgliedschaft durch den Ehegatten beim Tode des Mitgliedes sowie die Fortsetzung der Mitgliedschaft bei Beurlaubten sichergestellt.

Absatz 2

Mit dem Beitrag zur KVB ist im Umlagewege der durch beihilfeentsprechende Zuschüsse nicht abzudeckende Tarifaufwand nebst Verwaltungskostenanteilen abzudecken. Der Beitrag wird bedarfsentsprechend in Prozenten der Bezüge eines Eckmannes (= Summe von Grundgehalt Besoldungsgruppe A 7 Dienstaltersstufe A 9 zuzüglich Ortszuschlag für Verheiratete ohne Kinder, zuzüglich Zulage „sonstige

Dienste“ der jeweils der Besoldungsentwicklung angepaßten Besoldungsordnung A) bemessen und für die Mitglieder prozentual nach deren Besoldungsgruppe festgesetzt.

Die notwendige Anpassung dieses Beitrages angesichts einer durch die Überalterung des geschlossenen Bestandes überproportionalen Ausgabenentwicklung soll durch Anbindung an die durchschnittliche Kostenentwicklung im allgemeinen Gesundheitswesen erfolgen und durch den für den Bereich der Rentnerkrankenversicherung geltenden Beitragssatz eingegrenzt werden. Die nach der Beitragstafel bestehende Koppelung der Beitragsentwicklung an die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen wird beibehalten, durch die Anpassung an die durchschnittliche Kostenentwicklung im allgemeinen Gesundheitswesen überlagert.

Absatz 3

Die Vorschrift stellt sicher, daß Anpassungen der Tarifleistung der KVB an künftige Entwicklungen des Beihilferechts des Bundes ohne Einfluß auf die in Absatz 2 festgelegte Beitragssystematik bleiben. Nicht durch beihilferechtliche Entwicklung ausgelöste Tarifverbesserungen bzw. Änderungen des erstattungsfähigen Betrages bleiben zwar grundsätzlich möglich, gehen aber ausschließlich zu Lasten der Versicherten.

Absatz 4

Der Beitrag zur KVB ist die Umlage des durch beihilfeentsprechende Zuschüsse der DB nicht abgedeckten Tarifaufwandes auf die Mitglieder. Dieses System setzt, wie in der gesetzliche Sozialversicherung, einen „Generationenvertrag“ voraus. Der fehlende Neuzugang jüngerer Beamter infolge Neugliederung der Bundeseisenbahnen bewirkt faktisch die Kündigung dieses „Generationenvertrages“. Durch die hierdurch ausgelöste fortschreitende Überalterung des Mitgliederbestandes muß der Tarifaufwand überproportional ansteigen. Er kann durch beihilfeentsprechende Zuschüsse und nach Absatz 2 bemessene zumutbare Beiträge nicht mehr abgedeckt werden. Nach dem Verursacherprinzip ist der Differenzbetrag vom Bund zu übernehmen, da diese Entwicklung Folge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen ist (Anm.: Die Höhe des Differenzbetrages wird z. Z. in einem versicherungsmathematischen Gutachten ermittelt. Ein Ergebnis soll im Februar 1993 vorliegen).

Laut Wirtschaftsplanansatz für das Jahr 1993 werden die Aufwendungen für die KVB 1 918,4 Mio. DM betragen; 572 Personen werden im Bereich der KVB eingesetzt sein. Die fortgeschriebenen Wirtschaftsplanansätze für 1994 lauten 2 021,9 Mio. DM bei unverändertem Personaleinsatz.

Absatz 5

Die allein aus Beitragsmitteln der Mitglieder (Klinikfonds) unterhaltene Klinik für Herz- und Gefäßkrankheiten der KVB in Königstein/Taunus soll bis zum Abschluß der Abwicklung der Körperschaft in der bisherigen Trägerschaft und Rechtsform weitergeführt werden. Nach Abwicklung des Mitgliederbestandes der Körperschaft kann das in diesem Zeitpunkt noch bestehende Klinikvermögen auf einen der genannten Träger übertragen werden.

Zu § 15

Absatz 1

Die organisatorisch in die Bundesbahn-Versicherungsanstalt eingebundene Zusatzversicherung (BVA/Abt. B), eine betriebliche Sozialeinrichtung der DB im Sinne des § 27 des geltenden BbG, wird beim Bundeseisenbahnvermögen weitergeführt.

Laut Wirtschaftsplanansatz für das Jahr 1993 werden die Aufwendungen für die BVA, Abt. B 520,7 Mio. DM betragen; durchschnittlich werden 225 Personen für den BVA, Abt. B tätig sein. Die fortgeschriebenen Wirtschaftsplanansätze für das Jahr 1994 betragen 546,6 Mio. DM bei unverändertem Personaleinsatz.

Wegen der im Beitrittsgebiet offenen Regelung einer Zusatzversorgung im öffentlichen Dienst und der erforderlichen Handlungsfreiheit der Deutsche Bahn AG für ihren Bereich ist die BVA/Abt. B auf den bestehenden Versicherungsbestand zu beschränken. Ausnahmen sind lediglich möglich für Arbeitnehmer, die vom Bundeseisenbahnvermögen zur Dauerverwendung in diesem Sondervermögen neu eingestellt werden.

Die künftige Kostenbelastung des Bundeseisenbahnvermögens aus der Zusatzversicherung hängt maßgeblich davon ab, in welchem Umfang sich die AG bzw. deren Mitarbeiter an der BVA/Abt. B beteiligen werden. Für den Fall, daß sich die Gesellschaft nicht an der BVA/Abt. B beteiligt, ist von einem Gutachter eine versicherungsmathematische Berechnung des Barwertes der über die DB-Beteiligung bis zum 31. Dezember 1993 entstandenen Anwartschaften und Ansprüche in der BVA/Abt. B (Teil D der Satzung) durchgeführt worden. Für die Ermittlung des Barwertes werden hinsichtlich der Entwicklung der zu dynamisierenden Teile der Ansprüche und Anwartschaften

ten eine jährliche Erhöhung der Einkommen um 3, 4, 5 oder 6 % unterstellt. Für die in die Barwertermittlung einfließende Abzinsung wird ein Zinssatz von 6, 7 oder 8 % in Ansatz gebracht. Der Barwert beträgt danach in der günstigsten Variante (Erhöhung um jährlich 3 %, Zinssatz 8 %) rund 11,1 Mrd. DM, in der ungünstigsten Variante (Erhöhung um jährlich 6 %, Zinssatz ebenfalls 6 %) rund 25,4 Mrd. DM. Darin sind die vom Bundeseisenbahnvermögen zu zahlenden Aufwendungen für die auf Grund tarifvertraglicher Regelungen fortzuführenden Pflichtversicherungen bei der BVA/ Abt. B nicht enthalten.

Darüber hinaus trifft das Bundeseisenbahnvermögen in die Verpflichtungen der DB zur Erstattung der Ausgaben für Altrenten aus dem 31. Juli 1979 geschlossenen Bestand nach Teil C der Satzung der BVA/Abt. B ein (1994 vsl. 564 Mio. DM, 1995 vsl. 542 Mio. DM, 1996 vs. 520 Mio. DM mit fallender Tendenz).

Absatz 2

Die sonstigen in der Anlage zu Absatz 2 aufgeführten betrieblichen Sozialeinrichtungen und anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen von DB und DR haben sich in ihrer Betriebsbezogenheit für das Eisenbahnwesen des Bundes bewährt. Die ausgesprochene Anerkennung als betriebliche Sozialeinrichtung (gegebenenfalls bei Beteiligung der DB oder DR an diesen) soll auch für das Bundeseisenbahnvermögen Bestand haben; die betrieblichen Sozialeinrichtungen sind daher entsprechend § 27 des geltenden BbG auch für das Bundeseisenbahnvermögen fortzuschreiben. Dies gilt nicht für die Kleiderkasse, da bei Durchführung des Eisenbahnbetriebes durch die Deutsche Bahn AG die auf Vorschriften des öffentlichen Rechts gestützte Pflicht zum Tragen von Dienstkleidung entfällt und damit der Kleiderkasse die Rechtsgrundlage als Anstalt des öffentlichen Rechts entzogen ist. Die Deutsche Bahn AG hat die Möglichkeit, die Kleiderkasse in anderer Rechtsform weiter zu betreiben.

Die Belastungen der DB und der DR (laut Wirtschaftsplan und Kostenrechnung Sozialdienst — KRS —) durch die betrieblichen Sozialeinrichtungen und die als betriebliche Sozialeinrichtungen anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen im Jahre 1991 (in Klammern Ansätze für 1993) sind aus folgender Übersicht ersichtlich (in Mio. DM):

Einrichtung	Belastungen der DB/DR (Mio. DM)				Ausgaben der Einrichtung (1991) (Mio. DM)	Prozentanteil der selbstfinanzierten Ausgaben an den Gesamtausgaben der Einrichtung (u. a. Beiträge) in % (1991)	Zahl der Nutzer/Spender/Mitglieder (1991)
	WirtschaftsPI		Kostenrechnung Sozialdienst (1991)	insgesamt 1991			
	1991	1993					
A.							
1. Bundesbahn-Sozialwerk (BSW)							
a) eigene Angelegenheiten	6,3	6,2	8,4	14,7	66,7	77,9	552 236
b) Auftragsangelegenheiten	30,0	34,0	43,6	73,6	203,6	63,9	9 130 240 (Mahlzeiten)
2. Sozialwerk der DR (BSW-DR)	—	16,7	—	—	—	—	—
3. Bundesbahn-Hausbrandversorgung (BHbv)	—		0,05	0,05	51,0	99,9	70 809
4. Bahn-Hausbrandversorgung (BHbv)	0,1	0	—	0,1	1,5	93,3	20 631
5a. Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften (EWG)/DB	12,6	12,5	—	12,6	612,1	97,9	160 497
5b. Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften (EWG)/DR	130,0	120,5	—	130,0	152,1	14,6	39 084
B.							
1. Eisenbahn-Waisenhort (EWH)	0,2	0,2	0,9	1,1	9,1	87,9	489 325
2. Bundesbahn-Landwirtschaft (BLw)	—		0,04	0,04	0,8	95,0	111 596
3. Bahn-Landwirtschaft (BLw-DR)							
4a. Eisenbahn-Sportvereine (ESV) + VDES/DB	3,0	3,0	1,5	4,5	41,4	89,1	86 081
4b. Eisenbahn-Sportvereine (ESV) + VDES/DR	11,9	6,4	—	11,9	12,3	3,2	57 174
5. BZAL	—		0,06	0,06	0,4	85,0	120 412
6. DEVK	—		—	—	—		
7. Eisenbahner-Baugenossenschaften	5,9	3,0	—	5,9	169,0	96,5	44 305
8. Sparda-Banken	—		1,7	1,7	—	nicht meßbar	

Absatz 3

Die offene Anerkennungs- und Beteiligungsmöglichkeit der Deutsche Bahn AG entspricht dem Grundsatz der Zweckmäßigkeit bei der Errichtung betrieblicher Sozialeinrichtungen oder Gewährung sonstiger freiwilliger betrieblicher Leistungen. Über die Beteiligung oder Anerkennung soll — ohne gesetzliche Bindung — die Deutsche Bahn AG allein entscheiden können, allerdings innerhalb einer vom Gesetzgeber festgelegten Frist von sechs Monaten nach ihrer Eintragung im Handelsregister (s. Artikel 2 § 26 ENeuOG).

Absatz 4

Soweit im Wirtschaftsplan des Bundeseisenbahnvermögens Beträge zur Finanzierung der Leistungen der betrieblichen Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen bereit gestellt werden, weil die Finanzierung durch Beiträge der Mitglieder der Einrichtungen nicht ausreicht und seitens der Deutsche Bahn AG keine Zuschüsse gezahlt werden (keine Beteiligung oder Anerkennung einzelner Einrichtungen) muß dem Bundeseisenbahnvermögen die Möglichkeit eingeräumt werden, über die Modalitäten der Weiterführung der Einrichtungen zu befinden. Die Weiterführung der Einrichtungen zu den bisherigen Bedingungen wäre insbesondere dann in Frage gestellt, wenn die Deutsche Bahn AG für die ca. 270 000 Angestellten und Arbeiter der bisherigen Sondervermögen DB und DR, deren Arbeitsverhältnisse gemäß Artikel 2 § 14 Abs. 1 ENeuOG auf die AG übergehen, sich an einzelnen Einrichtungen nicht beteiligt und nicht anerkennt. Der bisherige Zuschußbedarf einzelner betrieblicher Sozialeinrichtungen oder Selbsthilfeeinrichtungen war am Gesamtpersonalbestand der DB bzw. der DR orientiert. Da eventuell erforderliche Zuschüsse in den Wirtschaftsplan aufzunehmen sind, ist die Beteiligung des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen über § 16 Abs. 3 gewährleistet.

Absatz 5

Es ist beabsichtigt, im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen die bisher rechtlich unselbständigen betrieblichen Sozialeinrichtungen der DB/DR

— Sozialwerk (BSW)

— Bahn-Hausbrandversorgung (BHbv)

in eine Stiftung (Sozialwerk) bzw. eine GmbH (Hausbrandversorgung) umzuwandeln.

Mit der Umwandlung erlangen die Einrichtungen eigene Personalhoheit. Diese ist notwendig, damit die Einrichtungen ihre bisherigen Aufgaben weiterhin und unabhängig von der Bindung an die Personalvor-

gaben des Bundeseisenbahnvermögens bzw. der Deutsche Bahn AG erfüllen können, weil derzeit die erforderlichen Personalergänzungen durch die DB wegen der Begrenzung der Einstellungen auf die betriebsnotwendigen Bereiche nicht erfolgen konnten.

Im übrigen wird durch die rechtliche Verselbständigung von BSW und BHbv erreicht, daß deren Jahresabschlüsse nicht mehr wie bisher in den Jahresabschluß der DB bzw. des Bundeseisenbahnvermögens zu integrieren sind, eine Forderung, die vom Verwaltungsrat der DB in der Vergangenheit wiederholt erhoben worden ist.

Wenn keine Steuer- und Gebührenfreiheit erreicht wird, entstehen für die Stiftung BSW bzw. die BHbv-GmbH folgende Kosten:

1. Auf das aus freiwilligen Spenden der Mitarbeiter geschaffene Vermögen des BSW wäre bei der Übertragung eine Schenkungssteuer von 64 % des Einheitswertes zu entrichten, die allein für den Bereich der DR auf 20,5 Mio. DM zu veranschlagen ist. Für den DB-Bereich wären 35,8 Mio. DM zu veranschlagen, wobei dahinstehen kann, ob für die dem BSW 1943 enteigneten Grundstücke bei der Rückgabe eine Befreiung von der Schenkungssteuer möglich sein könnte. Dazu kommen noch Grundbuchamts- und Notariatsgebühren von ca. 20 Mio. DM, so daß auf Grund dieser Belastungen eine Umwandlung in eine rechtsfähige Stiftung ausscheiden müßte.
2. Für die Umwandlung der BHbv in eine GmbH entstehen einmalige Kosten in Höhe von 100 TDM (Notarkosten 40 TDM, Kosten für Wirtschaftsprüfer 50 TDM, sonstige Kosten 10 TDM). Nach der Umwandlung in eine GmbH sind Gewerbesteuer (1 % des Eigenkapitals) und Körperschaftsteuer (50 v. H.) zu zahlen.

Zu § 16

Absätze 1 bis 5

Mit der Strukturreform soll die Auflösung der zur Zeit bestehenden Nebenhaushalte der Sondervermögen DB und DR eingeleitet werden. Das zunächst verbleibende Bundeseisenbahnvermögen ist ein Nebenhaushalt, der entsprechend der allgemeinen Zielsetzung der Bundesregierung mittelfristig aufgelöst werden soll (vgl. auch § 29). Es soll durch eigene Einnahmen (z. B. Personalkostenerstattungen seitens der Deutsche Bahn AG, Verwertung von Grundstücken) finanziert werden. Reichen diese nicht aus, so müssen die Verluste unmittelbar aus dem Bundeshaushalt gedeckt werden. Daher ist eine Ermächtigung zur Nettokreditaufnahme — wie bei den bisherigen Sondervermögen — grundsätzlich nicht mehr vorgesehen. Im übrigen entsprechen die Bestimmungen weitgehend den §§ 30 und 31 des geltenden BbG.

Zu § 17

Absätze 1 und 2

Diese Vorschriften regeln die Kreditermächtigungen für das Sondervermögen. Die Kreditermächtigungen für die Jahre 1994 und 1995 tragen der Haushaltslage des Bundes Rechnung (Absatz 1 Nr. 1 — s. auch Begründung zum ENeuOG — Allgemeines — unter Nr. 13a) Auswirkungen der Strukturreform auf den Bundeshaushalt). Die übrigen Kreditermächtigungen (Absatz 1 Nr. 2 bis 4) sind so gefaßt, daß das Sondervermögen seine Aufgaben erfüllen kann, einschließlich der Aufnahme notwendiger Geldmarktmittel zur Überbrückung kurzfristiger Liquiditätsengpässe, und es darüber hinaus keiner weiteren Kreditermächtigungen bedarf. Die Höhe der Kredite ergibt sich aus den jährlichen Wirtschaftsplänen.

Absatz 2 eröffnet die Möglichkeit, aus kreditpolitischen Erwägungen und Gründen der Wirtschaftlichkeit für Tilgungsverpflichtungen am Anfang des nächsten Wirtschaftsjahres bereits im laufenden Wirtschaftsjahr Mittel für die Anschlußfinanzierungen aufzunehmen.

Absätze 3 bis 5

Diese Bestimmungen regeln die Form und das Verfahren der Kreditaufnahme, die Gleichstellung der Schuldurkunden des Sondervermögens mit denen des Bundes sowie die Ausfertigung der Schuldurkunden und die Verwaltung der Schulden des Sondervermögens durch die Bundesschuldenverwaltung.

Die Verwendung des Begriffs „Schuldverschreibungen“ in Absatz 3 erfolgt in Anlehnung an die Terminologie in § 20 Abs. 2 des Bundesbankgesetzes. Er umfaßt als Oberbegriff u. a. Anleihen und Schatzanweisungen.

Zu § 18

Absätze 1 bis 3

Um die Lage des Sondervermögens transparent zu machen, ist das Bundeseisenbahnvermögen verpflichtet, dem Bundesminister für Verkehr jährlich über die Abwicklung der dem Sondervermögen obliegenden Aufgaben zu berichten und auf Verlangen Auskunft in Einzelangelegenheiten zu erteilen.

Zu § 19

Absatz 1

Durch diese Regelung wird das volle Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofs für das Bundeseisenbahnvermögen festgelegt.

Absatz 2

Hierdurch soll die in § 34 Abs. 4 des geltenden BbG bestehende Möglichkeit, seitens des Bundesministers für Verkehr oder des Bundesministers der Finanzen den Vorprüfstellen Prüfungsaufträge zu erteilen, erhalten bleiben.

Zu §§ 20 bis 25

Die in den §§ 1 bis 19 geregelte Zusammenführung der beiden bestehenden Bundeseisenbahnen DB und DR zu einer einheitlichen Eisenbahn des Bundes in der Rechtsform eines nicht rechtsfähigen Sondervermögens des Bundes ist nicht das angestrebte Endziel der Strukturreform der Bundeseisenbahnen. Ziel ist es vielmehr, aus diesem einheitlichen Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ein privat-rechtlich organisiertes Unternehmen, eine Aktiengesellschaft, zu bilden, die die zusammengeführten Bundeseisenbahnen nach ausschließlich wirtschaftlichen Grundsätzen führen soll. Die Gründung dieser Aktiengesellschaft wird durch Artikel 2 ENeuOG bewirkt. Sie wäre allerdings ohne eine ausreichende Ausstattung der Gesellschaft mit Liegenschaftsvermögen nicht möglich. Diesem Zwecke dienen die §§ 20 bis 25. Mit § 20 wird die Bundesrepublik Deutschland in Gestalt des durch dieses Gesetz neu gebildeten nicht rechtsfähigen Sondervermögens „Bundeseisenbahnvermögen“ verpflichtet, der auf Grund von Artikel 2 ENeuOG gegründeten Deutsche Bahn AG das Vermögen — insbesondere an Liegenschaften — zu übertragen, das diese für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur benötigt. Bei der Übertragung des Liegenschaftsvermögens wird differenziert zwischen dem unmittelbar und ausschließlich diesen Zwecken dienenden (bahnnotwendigen) Liegenschaftsvermögen, das durch Gesetz auf die Deutsche Bahn AG übergehen soll, und den gemischt genutzten, also nur zum Teil bahnnotwendigen Grundstücken, die einzeln auf die Deutsche Bahn AG übertragen werden sollen.

Der gesetzliche Übergang ist an dem inhaltlichen Kriterium der Bahnnotwendigkeit ausgerichtet und wäre ohne besondere Vorkehrungen im Grundbuch nicht vollziehbar. Der Grundbuchbeamte könnte nämlich nicht erkennen, ob ein Grundstück bahnnotwendig und damit auf die Deutsche Bahn AG von Gesetzes wegen übergegangen ist. Deshalb sieht § 23 ein Verwaltungsverfahren vor, in dem dieser gesetzliche Übergang festgestellt und durch den Bescheid grundbuchklar nachgewiesen wird. Übertragungen könnten zwar grundsätzlich rechtsgeschäftlich erfolgen. Voraussetzung hierfür wäre aber, daß die Verfügungsbefugnis des Bundeseisenbahnvermögens immer zweifelsfrei ist. Das ist allerdings deshalb nicht der Fall, weil im Bereich der Bundeseisenbahnen Grundbuchberichtigungen auch in Zusammenhang mit Gesamtrechtsnachfolgen nicht immer vorgenommen worden sind. Aus diesem Grunde sieht § 23 ferner vor, daß auch die Übertragung des Liegenschaftsvermögens durch einen Übergabebescheid erfolgt.

Dieses Verwaltungsverfahren zur Feststellung eines gesetzlichen Übergangs von Liegenschaften oder zur Übertragung solcher Liegenschaften auf die Deutsche Bahn AG nimmt einige Zeit in Anspruch. Bis zu diesem Zeitpunkt könnten Verfügungen der Deutsche Bahn AG über die Liegenschaften nur eingeschränkt vorgenommen werden. Es könnte eine Vollzugsücke entstehen. Um das zu vermeiden, sieht § 22 eine gesetzliche Verfügungsbefugnis vor, die die Deutsche Bahn AG von dem Zeitpunkt ihrer Gründung an ermächtigt, neben dem Bundeseisenbahnvermögen und noch vor Abschluß der Verfahren über Grundstücke aus dem Bundeseisenbahnvermögen zu verfügen. Diese Verfügungsbefugnis dient der Überbrückung der Verfahrensdauer und endet mit dem nachgewiesenen Abschluß des Verfahrens. Für Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Übertragung von Bundeseisenbahnvermögen auf die Deutsche Bahn AG wären eigentlich die Verwaltungsgerichte zuständig, weil die Übertragung durch Verwaltungsakt festgestellt bzw. vorgenommen wird. Es handelt sich hierbei allerdings um Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Organisation des Bundesvermögens. Denn die Anteile der Deutsche Bahn AG gehören im Zeitpunkt der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister vollständig dem Gründer, der Bundesrepublik Deutschland. Deshalb ist es möglich, diese Streitigkeiten aus der Zuständigkeit der staatlichen Gerichtsbarkeit herauszunehmen und sie einer verwaltungsinternen Schiedsstelle zu übertragen. Diese Übertragung ist naturgemäß begrenzt auf Fragen im Zusammenhang mit der „Ausstattung“ der Deutsche Bahn AG. Für andere und für in Zukunft auftretende Streitigkeiten gilt dies nicht.

Zu § 20

Unter gewöhnlichen Umständen könnte der Deutsche Bahn AG das benötigte Liegenschaftsvermögen rechtsgeschäftlich im Zusammenhang mit der Gründung übertragen werden. Das würde allerdings voraussetzen, daß alle Grundstücke und Vermögenswerte im einzelnen grundbuchkonform aufgelistet werden könnten. Dazu sind die Bundeseisenbahnen nicht imstande. Für die Deutsche Reichsbahn gilt dies vor allem deshalb, weil sie nach Artikel 26 des Einigungsvertrages noch Zuordnungsverfahren durchführen und Rückführungen aus dem Vermögen anderer staatlicher Stellen vornehmen muß. Es ist aber rechtlich möglich, der Deutsche Bahn AG im Zeitpunkt der Vollendung ihrer Gründung das bahnotwendige Vermögen pauschal durch Gesetz zu übertragen. Dies ist in § 21 auch vorgesehen. Hiermit entsteht aber das bilanztechnische Problem der Aktivierung dieses Vermögensgegenstandes. Da es sich um einzelne Grundstücke handelt, müßten diese im Grundsatz einzeln und jeweils mit ihrem Verkehrswert in der Bilanz ausgewiesen werden. Das ist den Bundeseisenbahnen schon wegen der Vielzahl der zu übertragenden Liegenschaften — es wird von rund 220 000 Liegenschaften ausgegangen werden müssen — gegenwärtig nicht möglich. Diese Schwierigkeit soll mit der Regelung des § 20 dadurch überbrückt

werden, daß die Grundstücke in der Eröffnungsbilanz vorläufig mit einem pauschalen Wert angesetzt werden. Um dies zu ermöglichen, wird ein gesetzlicher Übertragungsanspruch begründet, den die Bundesrepublik Deutschland garantiert.

Absatz 1

Absatz 1 enthält die grundsätzliche Übertragungsverpflichtung. Danach ist die Bundesrepublik Deutschland — Bundeseisenbahnvermögen — verpflichtet, der Deutsche Bahn AG alles Vermögen zu übertragen, das sie für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur benötigt. Dazu gehören zunächst die beweglichen und sonstigen vom Grundeigentum losgelösten Vermögensgegenstände wie Lokomotiven und Waggons, Einrichtungen von Bahnhöfen und sonstiger Bahngebäude und Betriebsanlagen. Für die Grundstücke und die damit fest verbundenen Anlagen und Gebäude sieht Absatz 1 eine Verpflichtung zur Übertragung nur insoweit vor, als diese ausschließlich und unmittelbar für den Bahnbetrieb benötigt werden. Das sind etwa solche Grundstücke, auf denen sich Gleisanlagen, Bahnhöfe, Stellwerke, Umspannwerke und ähnliche technische Einrichtungen befinden, die mit dem Grund und Boden fest verbunden sind. Sie fallen unter die Übertragungsverpflichtung nach Absatz 1, wenn sie keinem anderen als dem Zwecke dienen, Eisenbahnverkehrsleistungen zu erbringen und die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben. Für gemischt genutzte Grundstücke gilt die Sonderregelung des Absatzes 2.

Zinspflichtige Verbindlichkeiten der Bundeseisenbahnen soll die Deutsche Bahn AG grundsätzlich nicht übernehmen. Die Konzeption und der mit der Strukturreform angestrebte unternehmerische Erfolg der Ausgliederung der Deutsche Bahn AG beruht zu einem wesentlichen Anteil darauf, daß die in der Vergangenheit angewachsenen Schulden von dem nach Gründung der Gesellschaft verbleibenden Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähigem Sondervermögen des Bundes „übernommen“ werden. Anders wird der Neubeginn mit der Gründung der Deutsche Bahn AG nicht gelingen. Dies gilt aber nicht für alle Verbindlichkeiten. Die Deutsche Bahn AG soll nach Absatz 1 Satz 2 zunächst diejenigen Verbindlichkeiten übernehmen, die durch Grundpfandrechte an den zu übertragenden Liegenschaften gesichert sind. Es wird sich hierbei nicht um wesentliche Werte handeln, da die Bundeseisenbahnen bisher zur grundpfandrechtlichen Absicherung der von ihnen eingegangenen Verbindlichkeiten nicht genötigt waren und solche Absicherungen daher eher die Ausnahme sind. Die Deutsche Bahn AG soll aber auch die nicht zinspflichtigen Verbindlichkeiten, z. B. aus laufenden Lieferverträgen, übernehmen.

Absatz 2 regelt die Besonderheiten für gemischt genutzte, d. h. nicht ausschließlich bahnotwendige Grundstücke. Gemischt genutzt sind Grundstücke des Bundeseisenbahnvermögens dann, wenn sie nicht ausschließlich dem Erbringen von Eisenbahnver-

kehrleistungen und dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur dienen. Diese Grundstücke sollen zweckmäßig geteilt und der Deutsche Bahn AG insoweit übertragen werden, als sie bahnotwendig sind. Im übrigen sollen sie beim Bundeseisenbahnvermögen verbleiben und zur Tilgung der von ihm „übernommenen“ Schulden der bisherigen Bundeseisenbahnen verwendet werden. Diese Grundstücke befinden sich allerdings derzeit im Besitz der DB oder der DR. Sie müssen, um einen störungsfreien Übergang des Eisenbahnbetriebs von diesen Bundeseisenbahnen auf die Deutsche Bahn AG zu gewährleisten, von dieser zunächst weiterhin genutzt werden können. Deshalb sieht Absatz 2 Satz 2 vor, daß die Deutsche Bahn AG weiterhin zur Nutzung dieser Liegenschaften berechtigt ist. Diese Nutzungsberechtigung findet allerdings ein Ende, wenn die Zuordnung der bahnotwendigen und der nicht bahnotwendigen Teile eines Grundstücks abgeschlossen ist. Die näheren Einzelheiten regelt nach Absatz 2 Satz 3 eine Vereinbarung zwischen der Deutsche Bahn AG und dem Bundeseisenbahnvermögen. Dies bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr als der aufsichtsführenden Stelle; sie ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen zu erteilen.

Absatz 3

Absatz 3 stellt klar, daß das nicht bahnotwendige Vermögen beim Bundeseisenbahnvermögen verbleibt und damit zur Schuldentilgung verwendet werden kann. Zu diesem nicht bahnotwendigen Vermögen gehört kraft einer gesetzlichen Anordnung auch das ehemalige Reichsbahnvermögen (Vorratsvermögen) in Berlin (West). Hierbei handelt es sich um das Vermögen der ehemaligen Reichsbahn im Westteil des früher geteilten Berlins, das durch Artikel 26 Abs. 1 Satz 1 des Einigungsvertrages zunächst Bestandteil des nicht rechtsfähigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn geworden ist. Dieses Vermögen ist also vollständig für die Schuldentilgung zu verwenden und der Deutsche Bahn AG nicht zu übertragen. Dies ist auch im Einigungsvertrag (Anlage I Kapitel XI Sachgebiet A Abschnitt III Nr. 3 b) bb)) bereits angelegt.

Absatz 4

Absatz 4 enthält eine gesetzliche Garantie des Bundes dafür, daß die „eingebrachten“ Liegenschaften den dort bezifferten Wert nicht unterschreiten. Die gesetzliche Garantie ist bis zum Ablauf des 31. Dezember 2001 befristet. Sie bedeutet, daß der Bund in dem Umfang Bareinlagen an die Deutsche Bahn AG zu leisten hat, wie der tatsächliche Wert der zu übertragenden Liegenschaften hinter dem garantierten Wert zurückbleibt. Die Garantie bezieht sich auf die bei Inkrafttreten des Gesetzes vorhandenen Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens. Neuerworbener Grundbesitz wird von ihr nicht erfaßt. Dieses Garantie ergänzt die Übertragungsverpflichtung.

Zu § 21

Satz 1 sieht vor, daß die bahnotwendigen, ausschließlich für Zwecke des Eisenbahnverkehrs und des Eisenbahninfrastrukturbetriebes genutzten Liegenschaften in dem Zeitpunkt auf die Deutsche Bahn AG kraft Gesetzes übergehen, an dem ihre Eintragungen im Handelsregister erfolgt. Die Vorschrift hat den Zweck, die Bahn unmittelbar nach Vollendung ihrer Gründung mit dem notwendigen Betriebsvermögen auszustatten. Die Einbringung von Liegenschaften auf diesem Wege soll auf die bahnotwendigen Liegenschaften beschränkt werden. Dieser gesetzliche Übergang ist als solcher grundbuchrechtlich nicht unmittelbar umsetzbar. Es ist deshalb in § 23 ein entsprechendes Verwaltungsverfahren vorgesehen. — Satz 2 regelt das Erlöschen der Garantie nach § 20 Abs. 5.

Zu § 22

Die Deutsche Bahn AG erhält nach § 21 mit Vollendung ihrer Gründung die bahnotwendigen, ausschließlich für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur genutzten Grundstücke zu Eigentum. Über dieses Eigentum könnte sie allerdings erst verfügen, wenn seine Zuordnung durch Übergabebescheid erfolgt ist. Umgekehrt kann von dem Zeitpunkt der Gründung der Deutsche Bahn AG an das Bundeseisenbahnvermögen nicht mehr über diese Gegenstände verfügen, da sie aus dem Bundesvermögen ausgeschieden und in das Vermögen der Deutsche Bahn AG übergegangen sind. Um zu verhindern, daß hierdurch ein Großteil der Eisenbahnliegenschaften nicht verkehrsfähig wird, sieht § 22 eine gesetzliche Handlungsbefugnis der Deutsche Bahn AG vor. Diese Handlungsbefugnis greift nach Vollendung der Gründung der Deutsche Bahn AG und der Bestellung ihrer Organe. Sie ermöglicht ihr kraft Gesetzes, ohne daß es eines Übergabebescheides bedürfte, Verfügungen über Liegenschaften aus dem Bundeseisenbahnvermögen zu treffen. Die Verfügungsbefugnis knüpft rein formal an bestimmte im Grundbuch vorhandene Eintragungen an. Dies geschieht deshalb, weil die Verfügungsbefugnis sonst nicht unmittelbar von Gesetzes wegen wirksam werden könnte. Die Deutsche Bahn AG kann daher auf Grund der Verfügungsbefugnis auch über solche Grundstücke verfügen, die ihr nicht kraft Gesetzes zu Eigentum übertragen sind oder übertragen werden müßten. Die Deutsche Bahn AG wird sich, um Schadensersatzansprüche zu vermeiden, entsprechende Zurückhaltung auferlegen und über nicht bahnotwendige und auch nicht zu übertragende Grundstücke deshalb nicht verfügen.

Absatz 1

Absatz 1 enthält die gesetzliche Ermächtigung der Deutsche Bahn AG zur Verfügung über Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens. Diese Verfügungsbefugnis setzt voraus, daß die Deutsche Bahn AG entstanden ist. Entsteht sie wider Erwarten nicht, würde die Verfügungsbefugnis nicht greifen. Sie gilt

für alle diejenigen Grundstücke, als deren Eigentümer die Bundesrepublik Deutschland Bundeseisenbahnvermögen, die Bundesrepublik Deutschland Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“, die Deutsche Reichsbahn oder einer der in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführten Rechtsvorgänger dieser Eisenbahnen im Grundbuch als Eigentümer oder dinglich Berechtigter eingetragen ist. Die Verfügungsbefugnis bezieht sich auf „Liegenschaften“. Dieser Begriff ist in § 20 Abs. 1 Satz 1 näher definiert und umfaßt Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und beschränkte dingliche Rechte an Grundstücken. Verfügungsbefugnis über Liegenschaften bedeutet deshalb, daß die Deutsche Bahn AG immer nur über dasjenige Recht verfügen kann, das die Bundesrepublik Deutschland Bundeseisenbahnvermögen oder das Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ oder die Deutsche Reichsbahn oder einer ihrer Rechtsvorgänger ausweislich des Grundbuchinhaltes inne hat. Ist die Bundesrepublik Deutschland Bundeseisenbahnvermögen als Eigentümer eingetragen, so kann über das Eigentum verfügt werden. Ist hingegen auf einem fremden Grundstück z. B. nur eine Dienstbarkeit zugunsten der Deutschen Reichsbahn eingetragen, so kann die Deutsche Bahn AG nicht über das Eigentum an dem Grundstück, sondern nur über diese Dienstbarkeit verfügen. Die Verfügungsbefugnis erstreckt sich im Gebiet der neuen Länder auch auf dort noch als Eigentum des Volkes in der Rechtsträgerschaft der Deutschen Reichsbahn eingetragene Grundstücke.

Absatz 1 Satz 2 stellt klar, daß im Rahmen der Verfügungsbefugnis nicht nur Verfügungen im technischen Sinne des Wortes vorgenommen werden können. Das wären nur die Übertragung, die Änderung oder Aufhebung dinglicher Rechte an Grundstücken. Es können vielmehr auch schuldrechtliche Verträge über solche Liegenschaften abgeschlossen werden. Wird ein der Verfügungsbefugnis unterliegendes Grundstück vermietet oder verpachtet, so gilt dieser Vertrag auch gegenüber dem Bundeseisenbahnvermögen, wenn festgestellt wird, daß dieses Grundstück zum Bundeseisenbahnvermögen gehört und der Deutsche Bahn AG nicht zu übertragen ist. Von diesem Zeitpunkt ab gebühren dem Bundeseisenbahnvermögen auch die Gegenleistungen aus einem solchen Vertrag.

Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 stellt klar, daß die Verfügungsbefugnis als Handlungsermächtigung neben die Rechte des Eigentümers tritt. Dieser bleibt also weiterhin Verfügungsberechtigt. Im Konfliktfall ist maßgeblich, wer als erster verfügt hat. Nach Absatz 2 Satz 2 gelten die vorgenommenen Rechtsgeschäfte als Rechtsgeschäfte eines Berechtigten. Damit soll verhindert werden, daß die Wirksamkeit der Verfügungsbefugnis durch Bereicherungsansprüche beeinträchtigt wird. Das bedeutet allerdings nicht, daß der Verfügungsbefugte nicht mit Ausgleichspflichten zu rechnen hätte, wenn er von seiner Verfügungsbefugnis einen unzumutbaren oder rechtswidrigen Gebrauch macht. Die Verfügungsbefugnis enthebt den Verfü-

gungsbefugten, also die Deutsche Bahn AG, nicht der Beachtung der allgemeinen Gesetze. Hierzu gehört auch die Beachtung der Interessen des Bundes in Gestalt des Bundeseisenbahnvermögens. Hat die Deutsche Bahn AG also Kenntnis, daß ein Grundstück nicht bahnotwendig ist, so könnte sie zwar über dieses Grundstück kraft ihrer Verfügungsbefugnis verfügen, es zum Beispiel veräußern, sie dürfte dies aber nicht. Geschieht dies dennoch, so wäre von Seiten der Deutsche Bahn AG ein dadurch entstandener Schaden unbeschadet der Erlösherausgabepflicht (Absatz 4 Satz 2) auszugleichen.

In Absatz 2 Satz 3 wird klargestellt, daß der Grundsatz der Voreintragung in Zusammenhang mit der gesetzlichen Verfügungsbefugnis nicht gilt. Nach diesem Grundsatz muß der von einer Verfügung Betroffene im Grundbuch zuvor eingetragen sein. Dies wäre hier vielfach nicht machbar und würde letztlich dazu führen, daß die Verfügungsbefugnis nicht greift. Diese Sicherungsmaßnahme erscheint aber angesichts des Kreises der der Verfügungsbefugnis unterliegenden Grundstücke auch nicht geboten.

Absatz 3

Die Verfügungsbefugnis hat nur den Zweck, die Zeit bis zum Erlaß des Übergabebescheides zu überbrücken. Nach Absatz 3 Satz 1 erlischt sie deshalb von Gesetzes wegen, sobald der Übergabebescheid, der den Übergang des Eigentums an Liegenschaften feststellt oder diesen bewirkt, erlassen ist. Der bloße Erlaß genügt allerdings nicht. Vielmehr muß eine Nachricht hierüber bei dem Grundbuchamt eingegangen sein. Denn sonst könnte das Grundbuchamt auf den Fortbestand der Verfügungsbefugnis nicht vertrauen. Das wiederum ist notwendig, soll dieses Instrument wirkungsvoll bleiben. Nach Absatz 3 Satz 2 gilt § 878 des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend. So wird erreicht, daß Verfügungen auch dann noch im Grundbuch umgeschrieben werden können, wenn ihre Umschreibung zwar beantragt, aber vor Erlaß des Übergabebescheides und der Mitteilung an das Grundbuchamt noch nicht vollendet ist. Nach Absatz 3 Satz 2 soll entsprechendes gelten, wenn sich die Deutsche Bahn AG auf Grund der Verfügungsbefugnis zur Vornahme von Verfügungen verpflichtet hat, diese aber noch nicht vorgenommen wurden. Voraussetzung ist, daß eine Vormerkung zur Sicherung des Anspruchs auf Vornahme der Verfügung im Grundbuch eingetragen oder beantragt worden ist.

Absatz 4

Die Verfügungsbefugnis hat nicht den Zweck, außerhalb der Zuordnungsvorschriften Vermögensverschiebungen vorzunehmen. Deshalb ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, dem Bundeseisenbahnvermögen mitzuteilen, daß und über welche Liegenschaft sie verfügt hat. Nach Absatz 4 Satz 2 ist die Deutsche Bahn AG nicht nur zur Mitteilung über entsprechende Verfügungen verpflichtet. Sie muß vielmehr auch eingenommene Erlöse an das Bundeseisenbahnvermögen auszahlen, wenn ihm die entsprechende Lie-

genschaft zugeordnet wird. Ist ein Erlös nicht erzielt worden, etwa weil eine Liegenschaft in eine GmbH ohne Gegenleistung eingebracht worden ist, so ist an das Bundeseisenbahnvermögen der Wert der Liegenschaft zu entrichten.

Absatz 5

Die Verfügungsbefugnis erstreckt sich nur auf Liegenschaften, bei denen die in Absatz 1 oder in der Anlage zu dieser Vorschrift aufgeführten juristischen Personen oder Sondervermögen im Grundbuch als Eigentümer eingetragen sind. Speziell in den neuen Ländern ist die Eintragungslage bei Grundstücken allerdings vielfach sehr unübersichtlich. Deshalb soll der Bundesminister für Verkehr die Möglichkeit haben, die Anlage entsprechend zu ergänzen, wenn weitere Eintragungsformen für Bundeseisenbahnvermögen bekannt werden. Die Ermächtigung ist an das Einvernehmen des Bundesministers der Justiz gekoppelt. In die Anlage können auch im Wege der Rechtsverordnung nur solche Eintragungen aufgenommen werden, die Rechtsvorgänger der Bundesrepublik Deutschland Bundeseisenbahnvermögen, der Bundesrepublik Deutschland Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und der Deutschen Reichsbahn betreffen.

Zu § 23

§ 23 enthält ein Verfahren, das die Feststellung gesetzlicher Eigentumsübergänge sowie die Vornahme der in § 20 vorgesehenen Liegenschaftsübertragungen ermöglicht. Es ist dem Verfahren nach dem Vermögenszuordnungsgesetz nachgebildet, weist aber wesentliche Verfahrensvereinfachungen auf. Diese erscheinen geboten, um die mit der Gründung der Deutsche Bahn AG letztlich nur bezweckte Neuverteilung des Bundeseisenbahnvermögens schnell und zügig zu bewirken. Hier liegt einer der wesentlichen Unterschiede zu dem Vermögenszuordnungsverfahren, das eine Zuordnung des Staatsvermögens der früheren Deutschen Demokratischen Republik auf verschiedene Träger (Bund, Länder, Gemeinden oder Treuhandanstalt) ermöglichen soll.

Absatz 1

Absatz 1 ermächtigt das Bundeseisenbahnvermögen zur Durchführung des Verfahrens. Er unterscheidet das Feststellungs- und das Übertragungsverfahren. Nach Absatz 1 Satz 1 kann der gesetzliche Übergang von Liegenschaften nach § 21 durch einen Übergabebescheid festgestellt werden. Nach Satz 2 können die Verpflichtungen zur Übertragung von Liegenschaften nach § 20 auch durch Übergabebescheid erfüllt werden.

Das Verfahren ist grundsätzlich ein Antragsverfahren. Antragsberechtigt ist die Deutsche Bahn AG (Satz 3). Nach diesen Bestimmungen kann die Entscheidung aber auch von Amts wegen erfolgen. Diese Möglichkeit ist vorgesehen, weil es bahnnotwendige Grundstücke geben kann, an denen die Deutsche Bahn AG

unter Umständen — etwa wegen vorhandener Altlasten und anderer ungünstiger Nebenwirkungen — kein Interesse haben.

Um das Übergabeverfahren zügig zu gestalten, muß es auf die Fälle der bloßen Umverteilung des Bundeseisenbahnvermögens begrenzt sein. Die Rückführungsfälle des Artikels 26 Abs. 1 Satz 2 des Einigungsvertrages würden diesen Rahmen sprengen und sollen deshalb im Vermögenszuordnungsverfahren erledigt werden. Es ist beabsichtigt, das Vermögenszuordnungsgesetz parallel zu diesem Gesetzesvorhaben insoweit zu erweitern.

Absatz 2

Der Übergabebescheid ist nach Ablauf von vier Wochen ab seiner Bekanntgabe an den Begünstigten, das ist die Deutsche Bahn AG oder das Bundeseisenbahnvermögen selbst, vollziehbar, wenn nicht vorher schriftlich beim Bundeseisenbahnvermögen ein Schiedsverfahren nach § 24 beantragt worden ist. Die Regelung entspricht im Wesentlichen den Vorschriften des § 80 der Verwaltungsgerichtsordnung, demzufolge der Widerspruch gegen einen Verwaltungsakt seine Vollziehbarkeit beendet. Abgestellt wird hier auf das Schiedsverfahren nach § 24, da der Rechtsweg bei den reinen „Umverteilungsstreitigkeiten“ ausgeschlossen sein soll. Sofern der Übergabebescheid nur Eigentum feststellen soll, bedarf es der Anordnung besonderer Wirkungen nicht. Anders liegt es hingegen bei dem übertragenden Übergabebescheid. Seine Wirkungen bestimmt Absatz 2 Satz 2. Im Zeitpunkt der Vollziehbarkeit geht das Eigentum außerhalb des Grundbuchs über, ohne daß es einer Eintragung bedürfte. Besonderheiten gelten allerdings sowohl bei dem feststellenden als auch bei dem übertragenden Übergabebescheid für das bisherige Reichsbahnvermögen. Der Übergabebescheid stellt für das Grundbuchamt verbindlich fest, daß eine Liegenschaft zum Bundeseisenbahnvermögen gehört. Hierbei können sich bei der Anwendung des Artikels 26 des Einigungsvertrages und hier insbesondere bei der Anwendung der darin enthaltenen Rückführungsvorschriften Fehler einschleichen. Deshalb soll dem für die Zuordnung des nicht zu dem Eisenbahnvermögen nach Artikel 26 des Einigungsvertrages gehörenden Vermögens zuständigen Präsidenten der Oberfinanzdirektion eine Abschrift des Bescheids übersandt werden. Dieser hat die Möglichkeit und die Verpflichtung zu prüfen, ob gegen einen derartigen Übergabebescheid Einwände bestehen. Sollte dies der Fall sein kann, kann der begünstigte Träger der öffentlichen Verwaltung, im Zweifel der Bund, regulären Widerspruch gegen den Übergabebescheid erheben. Die Sondervorschrift des § 24 gilt insoweit nicht.

Absatz 3

In dem Übergabebescheid muß die Liegenschaft grundsätzlich so bezeichnet werden, wie sie für die Umschreibung im Grundbuch bezeichnet werden muß. Das ist allerdings dann nicht möglich, wenn es sich um Liegenschaften handelt, die für die Übertra-

gung auf die Deutsche Bahn AG geteilt werden müssen oder die von vornherein nicht ausreichend katastermäßig bezeichnet sind. Für diese sieht Absatz 3 Satz 2 ein besonderes Aufteilungsverfahren vor, das die Umschreibung im Grundbuch vor Abschluß der Vermessungsarbeiten ermöglicht. Hierzu ist das Ergebnis der Aufteilung ähnlich wie bei der Zuordnung durch Zuordnungsplan in einer Grundstückskarte einzutragen. Anders als dort wird hier gesetzlich festgelegt, daß die Karte nicht den Anforderungen an eine Katasterkarte entsprechen muß. Es genügt vielmehr eine einfache graphische Darstellung in einem Maßstab nicht kleiner als 1 zu 1 000. Die Karte muß die Lage und den Umfang des Grundstücks sowie des zu übertragenden Teils graphisch ausweisen. Die Grundstücke sind darin zu bezeichnen. Bei der Bezeichnung hat das Bundeseisenbahnvermögen keine freie Wahl. Es ist vielmehr nach dieser Vorschrift gehalten, eine Bezeichnung zu wählen, die mit der obersten Katasterbehörde des betreffenden Landes abgestimmt ist. Die Eintragungen in der Grundstückskarte sind nämlich in das Liegenschaftskataster zu übernehmen. Deshalb sollen sie so gestaltet sein, daß Verwirrung im Kataster durch willkürliche Flurstücksbezeichnungen vermieden wird. Nach Absatz 3 Satz 3 gilt der Übergabebescheid mit Grundstückskarte als Ersatz für das amtliche Verzeichnis der Grundstücke, also für das Liegenschaftskataster des betreffenden Landes. Auf diese Weise wird vermieden, daß die Umschreibung im Grundbuch bis zur Durchführung der Vermessung zurückgestellt werden muß. Nach Absatz 3 Satz 4 ist eine Teilungsgenehmigung nicht erforderlich. Die Vorschrift dient der Klarstellung, da § 19 des Baugesetzbuches nach seinem Absatz 2 nur für rechtsgeschäftliche Grundstücksteilungen gilt, um die es sich hier nicht handelt.

Absatz 4

Nach Eintritt der Vollziehbarkeit ersucht das Bundeseisenbahnvermögen das Grundbuchamt um Umschreibung des Grundbuchs. Dieses ist an das Ersuchen gebunden und hat grundsätzlich nicht zu prüfen, ob der Übergabebescheid rechtlich einwandfrei ist. Betrifft der Übergabebescheid ein Grundstück des Eisenbahnvermögens nach Artikel 26 des Einigungsvertrages und ist der Oberfinanzpräsident der Auffassung, der Bescheid entspreche nicht dieser Vorschrift, so ist nicht nur Widerspruch gegen den Bescheid durch den betroffenen Rechtsträger der öffentlichen Hand zulässig. Vielmehr ist nach Absatz 4 Satz 2 der Oberfinanzpräsident berechtigt, die Eintragung einer Vormerkung zur Sicherung der Ansprüche des betroffenen Rechtsträgers zu verlangen. Es muß sich daher nicht um Bundesvermögen handeln. Der Oberfinanzpräsident kann auch zugunsten eines Landes oder einer Kommune tätig werden. Nach Satz 3 dieses Absatzes ist die Angabe des Begünstigten nicht erforderlich. Das geht darauf zurück, daß dieser im Zuordnungsverfahren meist erst festgestellt werden muß und vorher nicht bekannt ist. Eine Löschung der Vormerkung ist nur möglich, wenn der Oberfinanzpräsident zustimmt. Auf Zustimmung kann er durch

die Deutsche Bahn AG oder das Bundeseisenbahnvermögen verklagt werden. Da das Verfahren nur der Umverteilung des Vermögens dient, sieht Absatz 4 Satz 5 die Gebührenfreiheit der Grundbucheintragungen vor.

Absatz 5

Nach Absatz 5 Satz 1 ersetzt der Übergabebescheid die Vermögenszuordnung nach Artikel 26 des Einigungsvertrages. Für diese ist bei einer Übertragung auf die Deutsche Bahn AG sachlich kein Raum mehr. Nach Absatz 5 Satz 2 bleiben Rechte Dritter in bezug auf den übertragenen Vermögenswert, insbesondere Rückübertragungsansprüche nach dem Vermögensgesetz, unberührt. Nach Satz 3 kann derjenige, der zuvor Berichtigung des Grundbuchs verlangen kann, nach Erlaß des Übergabebescheids die Herstellung eines entsprechenden Rechtszustandes verlangen. Diese beiden Vorschriften stellen sicher, daß schutzwürdige Interessen Dritter in jeder Hinsicht gewahrt bleiben. Diese Anordnung des Gesetzes ist die Voraussetzung dafür, den Rechtsweg in Umverteilungsstreitigkeiten auf Grund dieses Gesetzes auszuschließen und es bei dem sehr einfach gestalteten Schiedsverfahren nach § 24 zu belassen. Die Übergabebescheide können nämlich Dritte dann nicht in ihren Rechten betreffen, so daß Artikel 19 Abs. 4 des Grundgesetzes nicht berührt wird. Absatz 5 Satz 4 sieht vor, daß für den Fall einer Beeinträchtigung von Rechten Dritter erforderliche Übertragungen — auf den Dritten selbst — ebenfalls durch Übergabebescheid vorgenommen werden können, um eine schnelle und kostengünstige Korrektur zu ermöglichen.

Zu § 24

§ 24 beruht auf der Überlegung, daß Streitigkeiten aus der Erteilung von Übergabebescheiden zwischen Bundeseisenbahnvermögen und der Deutsche Bahn AG im Grunde nur Streitigkeiten innerhalb der Bundesverwaltung sind. Die Deutsche Bahn AG ist zwar formal eine juristische Person. Ihre Anteile stehen aber vollständig dem Bund zu, der auch selber bestimmen kann, mit welchem Vermögen sie auszustatten ist. Eine Beeinträchtigung von Rechten Dritter durch die öffentliche Hand im Sinne von Artikel 19 Abs. 4 des Grundgesetzes ist deshalb nicht zu befürchten. Dies rechtfertigt es, die Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Übergabebescheid statt den staatlichen Gerichten einer bei der Verwaltung eingerichteten Schiedsstelle zu übertragen. Der Ausschluß des Rechtsweges gilt aber nur für Streitigkeiten zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutsche Bahn AG. Wenn Rechte Dritter im Einzelfall beeinträchtigt sein sollten, gilt der Ausschluß nicht. Hier bleibt es bei dem Verwaltungsrechtsweg. Dies ist aber wegen der Regelung in § 23 Abs. 5 Satz 2 und 3 praktisch ausgeschlossen.

Absatz 1

Absatz 1 bestimmt die Zuständigkeit der Schiedsstelle. Sie ist zuständig, wenn das Bundeseisenbahnvermögen nicht entschieden hat, eine Entscheidung zu Unrecht abgelehnt oder eine unrichtige Entscheidung getroffen hat. Die Schiedsstelle entscheidet im zuletzt genannten Falle selbst. Eine Zurückverweisung an das Bundeseisenbahnvermögen ist nicht vorgesehen.

Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 bestimmt, daß die Schiedsstelle selbst entscheidet, inwieweit Liegenschaften bahnotwendig und der Deutsche Bahn AG übertragen oder zu übertragen sind. Es ist nicht vorgesehen, daß die Schiedsstelle eine Entscheidung des Bundeseisenbahnvermögens aufhebt und die Sache an dieses zur Neuentscheidung zurückverweist. Die Entscheidung ergeht durch den Schiedsspruch. Sie hat die Wirkung eines vollziehbaren Übergabebescheides. Das bedeutet: Auf Ersuchen der Schiedsstelle ist das Grundbuch nach Maßgabe des Schiedsspruches umzuschreiben; das Grundbuchamt ist an den Schiedsspruch gebunden und hat seine Rechtmäßigkeit grundsätzlich nicht zu überprüfen.

Absatz 3

Die Schiedsstelle ist bewußt so bezeichnet. Denn es handelt sich bei ihr nicht um ein Schiedsgericht. Deshalb kommt auch eine Aufhebungsklage nach dem 10. Buch der Zivilprozeßordnung gegen den Schiedsspruch nicht in Betracht. Das Verfahren soll durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Justiz in einer Rechtsverordnung geregelt werden. Sie hat sich inhaltlich an den Anforderungen des 10. Buches der Zivilprozeßordnung an Schiedsgerichte zu orientieren. Dies rechtfertigt sich aus der Überlegung, daß die Schiedsstelle einem Schiedsgericht sehr nahe kommt und die für dieses geltenden allgemeinen Verfahrensvorschriften auch hier zum Tragen kommen sollten. In der Rechtsverordnung kann auch geregelt werden, ob und in welchem Umfang den Mitgliedern der Schiedsstelle eine Vergütung für ihre Tätigkeit zu zahlen ist. Es dürfte allerdings der Übung bei den heutigen Bundeseisenbahnen entsprechen, derartige Tätigkeiten als Ehrenämter honorarfrei versehen zu lassen.

Zu § 25

Der Bundesminister für Verkehr wird allgemeine Verwaltungsvorschriften für das Übergabebescheidverfahren zu erlassen haben. Für den wirtschaftlichen Erfolg der Deutsche Bahn AG ist es nämlich entscheidend, daß die Trennung der einzelnen Vermögensmassen des Bundeseisenbahnvermögens schnell und zügig erfolgt. Darum wird den Zuordnungsstellen des Bundeseisenbahnvermögens durch allgemeine Ver-

waltungsvorschriften vorgegeben werden müssen, wie das Verfahren technisch abgewickelt, insbesondere die Bescheide formuliert werden sollen und wie die einzelnen unbestimmten Rechtsbegriffe der Vorschriften angewendet werden sollen. Der Bundesminister für Verkehr ist für den Erlaß dieser allgemeinen Verwaltungsvorschriften zuständig, da er die Aufsicht über das Bundeseisenbahnvermögen führt. Er kann die Verwaltungsvorschriften aber nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen erlassen.

Zu § 26

Um die Kontinuität des Personaleinsatzes zu gewährleisten, finden die personalrechtlichen Regelungen dieses Gesetzes für das Personal des Bundeseisenbahnvermögens, das bei der Deutsche Bahn AG tätig ist, auch Anwendung im Falle einer Beschäftigung bei einer der später im Wege der Ausgliederung nach Artikel 2 § 2 Abs. 1 ENeuOG entstehenden neuen Gesellschaft. Für die Beschäftigung von Personal des Bundeseisenbahnvermögens bei Gesellschaften, die im Wege einer Ausgliederung nach Artikel 2 § 3 Abs. 3 ENeuOG entstehen, gelten die personalrechtlichen Regelungen dieses Gesetzes nur, wenn

1. die Gesellschaft sich weiterhin überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befindet — andernfalls ist eine Zuweisung kraft Gesetzes unter Beachtung des Artikels 143 a GG (neu) nicht zulässig — und
2. die Geschäftstätigkeit dieser neuen Gesellschaft im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder im Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur besteht.

Mit dieser Beschränkung soll vermieden werden, daß die personalrechtlichen Sonderregelungen, insbesondere wegen ihres Ausnahmecharakters aus Anlaß der Bahnstrukturreform bei Gesellschaften, die nicht oder nicht mehr dem Bund oder einem Bundesunternehmen überwiegend gehören und deren Geschäftstätigkeiten mit denen der bisherigen Sondervermögen DB und DR nur noch in losem Zusammenhang stehen (z. B. ein aus der Deutsche Bahn AG und der nach Artikel 2 § 2 Abs. 1 ENeuOG gebildeten Personenverkehrs-AG hervorgegangenes Tochterunternehmen, das vorwiegend Hotels betreibt).

Zu § 27

Absatz 1

Bis zum vollständigen Abschluß der Ausgliederung des Unternehmerischen Bereiches des Bundeseisenbahnvermögens nach Maßgabe des Artikels 2 ENeuOG mit Eintragung der Deutsche Bahn AG in das Handelsregister besteht das aus der Zusammenlegung von DB und DR hervorgehende Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ noch aus dem Unternehmerischen Bereich und dem Verwaltungsbereich (vgl. § 3 Abs. 1). Um die Führungskontinuität

zwischen dem Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes und dem Entstehen der Gesellschaft als juristische Person (§ 41 HGB) zu gewährleisten, führt allein der amtierende Vorstand die Geschäfte des Bundeseisenbahnvermögens auf der Grundlage der für DB und DR geltenden Verwaltungsordnungen weiter. Nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister übernimmt der Präsident die Leitung des „Rest“-Sondervermögens (vgl. § 6 Abs. 2).

Absatz 2

Nach Zusammenführung der beiden Sondervermögen DB und DR zum Bundeseisenbahnvermögen bleibt bis zur Gründung der Gesellschaft der bisherige Verwaltungsaufbau erhalten. Die einheitliche Zentralinstanz des neuen Sondervermögens führt vorübergehend weiter die Bezeichnung „Hauptverwaltung“.

Absatz 3

Für die Beamten der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, die nach der Zusammenführung der beiden Sondervermögen DB und DR zum Bundeseisenbahnvermögen und der Zusammenfassung der beiden Hauptverwaltungen der Sondervermögen zur „Hauptverwaltung des Bundeseisenbahnvermögens“, gegebenenfalls auf demselben Arbeitsplatz weiterverwendet werden, wird der besoldungsrechtliche Besitzstand auch hinsichtlich der sog. Ministerialzulage als Verwendungszulage gewahrt.

Absatz 4

Die Aufgaben der Verwaltungsräte als Organe der beiden bisherigen Sondervermögen entfallen mit der Aufhebung des Bundesbahngesetzes in seinen wesentlichen Teilen (vgl. Artikel 8 § 2 ENeuOG). Beim Bundeseisenbahnvermögen wird kein neuer Verwaltungsrat eingerichtet, weil davon auszugehen ist, daß die Deutsche Bahn AG ohne zeitliche Verzögerung nach der Ausgliederung des Unternehmerischen Bereichs aus dem Bundeseisenbahnvermögen als juristische Person entsteht. Daher wird davon abgesehen, das zeitaufwendige Verfahren der Bildung eines neuen Verwaltungsrates einzuleiten (vgl. §§ 10, 11 des geltenden BbG). Ein sachliches Bedürfnis für eine Beteiligung der Verwaltungsräte von DB und DR oder eines Gemeinsamen Verwaltungsrates in der Übergangsphase besteht nicht. Die Mitglieder der Verwaltungsräte bleiben daher nur bis zum genannten Zeitpunkt im Amt.

Zu § 28

§ 28 macht von der in Artikel 80 Abs. 2 GG vorgesehenen Möglichkeiten Gebrauch und schließt das Erfordernis der Bundesratszustimmung für Rechtsverordnungen aus.

Für den Bereich des öffentlichen Dienstrechts verschafft § 28 in Verbindung mit § 7 Abs. 4 Nr. 1 und 2 dem Bundesminister für Verkehr den notwendigen Handlungsspielraum, um die Arbeitsbedingungen der bei der Deutsche Bahn AG tätigen Beamten des Bundeseisenbahnvermögens im Hinblick auf die Aufgaben des Unternehmens, vor allem in Wettbewerbsbereichen, zu gestalten und das Recht des Beamten auf beruflichen Aufstieg zu gewährleisten.

Zu § 29

Nach Übergang der im Rahmen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes wahrzunehmenden hoheitlichen Aufgaben auf das Eisenbahn-Bundesamt (vgl. Artikel 3 § 3 ENeuOG) nimmt das Bundeseisenbahnvermögen keine staatlichen Daueraufgaben mehr wahr.

Die Aufgaben des Bundeseisenbahnvermögens werden kontinuierlich abnehmen (z. B. infolge Verringerung der Zahl des zu verwaltenden zur AG beurlaubten oder ihr zugewiesenen Personals). Zu einem noch nicht feststehenden Zeitpunkt werden die Aufgaben einen so geringen Umfang angenommen haben, daß deren Übernahme durch einen anderen Verwaltungsträger und die Auflösung des Sondervermögens gerechtfertigt ist.

Zu Artikel 2 (Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft)

Für die Überführung des Bundeseisenbahnvermögens in eine Aktiengesellschaft kommen eine Umwandlung kraft Gesetzes oder in privatrechtlicher Form in Betracht. Nach diesem Gesetz soll die Umstrukturierung durch eine privatrechtliche Willenserklärung erfolgen, zu welcher der Träger des Bundeseisenbahnvermögens gesetzlich verpflichtet wird.

Gegen die Möglichkeit, eine Umwandlung kraft Gesetzes durchzuführen, sprechen vor allem Praktikabilitätsabwägungen. Ein bloßer Wechsel der Rechtsform kraft Gesetzes, wie dies etwa die §§ 11 ff. des Treuhandgesetzes für die Wirtschaftseinheiten der früheren DDR bestimmt haben, scheidet beim Bundeseisenbahnvermögen daran, daß es sich bei diesem um ein zwar organisatorisch, nicht aber rechtlich verselbständigtes Unternehmen handelt. Einer gesetzlich angeordneten Ausgliederung des Bundeseisenbahnvermögens aus dem Bundesvermögen steht folgender Umstand entgegen: In diesem Fall müßte das Gesetz sämtliche auf die neu gegründete Aktiengesellschaft übergehenden Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens im einzelnen benennen, was wegen des Ausmaßes der Erfassung und des Umfangs einer solchen Darstellung dem politischen Ziel einer möglichst baldigen Verabschiedung der Gesetze zur Strukturreform der Bundeseisenbahnen entgegensteht.

Für die somit vorzuziehende Umwandlung in privatrechtlicher Form stünde an sich § 57 des Umwandlungsgesetzes zur Verfügung. Danach können Ge-

bietskörperschaften Eigenbetriebe in Aktiengesellschaften umwandeln. Die komplizierten Verhältnisse der Bundeseisenbahnen machen jedoch weitere Bestimmungen erforderlich, welche die Vorschriften des Umwandlungsgesetzes teils ergänzen, die aber teilweise auch von ihnen abweichen müssen. Zur erleichterten Durchführung des gesetzlichen Umwandlungsauftrages verzichtet dieses Gesetz auf eine Verweisung auf die Vorschriften des Umwandlungsgesetzes und regelt statt dessen den Umwandlungsvorgang abschließend.

Die in diesem Gesetz vorgesehenen Umwandlungsvorschriften orientieren sich grundsätzlich an den Bestimmungen, welche das Umwandlungsgesetz für die Umwandlung von Regiebetrieben und Eigenbetrieben der öffentlichen Hand enthält (vgl. § 57 UmwG in Verbindung mit §§ 51, 52, Abs. 1, 2 und 4, § 53 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 und 2, § 54 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 und § 55 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 2 UmwG), berücksichtigt hierbei jedoch die Weiterentwicklung dieses Rechtsgebiets, die im Referentenentwurf eines Gesetzes zur Bereinigung des Umwandlungsrechts ihren Niederschlag gefunden hat, den das Bundesministerium der Justiz am 15. April 1992 der Öffentlichkeit vorgestellt hat (Beilage Nr. 112 a zum Bundesanzeiger vom 20. Juni 1992) und der in Praxis und Wissenschaft auf fast einhellige Zustimmung gestoßen ist.

Zum Ersten Abschnitt

Der Erste Abschnitt umfaßt die vermögensmäßige Ausgliederung des Unternehmerischen Bereichs des Bundeseisenbahnvermögens — mit Ausnahme der Liegenschaften — aus dem Bundesvermögen (vgl. Artikel 1 § 3 Abs. 1 Nr. 1, §§ 20 bis 25 ENeuOG) und die Errichtung einer Aktiengesellschaft.

Zu § 1

Absatz 1

Durch die Vorschrift wird der Träger des Bundeseisenbahnvermögens, die Bundesrepublik Deutschland, zur Umwandlung dieses Vermögens in eine Aktiengesellschaft verpflichtet. Der Wortlaut trägt dem Umstand Rechnung, daß es sich rechtssystematisch um die rechtliche Vonselbständigkeit von Teilen des Bundesvermögens handelt, was allgemein als Ausgliederung bezeichnet wird (vgl. § 123 Abs. 3 und § 167 des genannten Referentenentwurfs eines Gesetzes zur Bereinigung des Umwandlungsrechts). Da Liegenschaften nach Artikel 1 §§ 20 ff. ENeuOG nur kraft Gesetzes oder durch Verwaltungsakt übertragen werden sollen, stellt die Vorschrift sicher, daß im Rahmen der Ausgliederung Grundstücke nicht übergehen dürfen. Die Liegenschaften spielen daher für die Aufbringung des Grundkapitals der Deutsche Bahn AG keine Rolle.

Absatz 2

Durch Satz 1 wird die Firma der durch die Ausgliederung neugegründeten Aktiengesellschaft unter Beachtung der firmenrechtlichen Vorgaben des Aktiengesetzes (vgl. § 4 AktG) abschließend gesetzlich geregelt.

Zu § 2

Absatz 1

Das Ziel der Strukturreform der Bundeseisenbahnen, selbständige Aktiengesellschaften für die Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr und Fahrweg zu schaffen, kann nicht in einem Schritt erreicht werden. Die Gründung der Deutsche Bahn AG mit den Sparten „Personenverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ ist ein notwendiger Zwischenschritt. Um sicherzustellen, daß das gesetzte Ziel erreicht wird, wird die Deutsche Bahn AG gesetzlich verpflichtet, binnen drei Jahren nach ihrer Entstehung die Bereiche „Personenverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ auf dadurch gegründete Aktiengesellschaften auszugliedern und sich als herrschendes Unternehmen auf Leitungs- und Konzernsteuerungsaufgaben zu beschränken.

Die Durchführung dieser Ausgliederungsvorgänge ist schon nach geltendem Recht dadurch möglich, daß die Deutsche Bahn AG neue Rechtsträger gründet und auf diese die den Bereichen „Personenverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ dienenden Teile ihres Vermögens im Wege der Einzelrechtsnachfolge überträgt. Es ist jedoch davon auszugehen, daß bis zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Ausgliederungsvorgänge frühestens vorgenommen werden können, das im genannten Referentenentwurf eines Gesetzes zur Bereinigung des Umwandlungsrechts enthaltene Umwandlungsgesetz in Kraft getreten sein wird, welches für die Ausgliederung von Teilen des Vermögens einer Aktiengesellschaft auf dadurch gegründete neue Rechtsträger allgemeine Vorschriften enthalten wird. Aus diesem Grunde erübrigt es sich, in diesem Gesetz für die Ausgliederungsvorgänge nach §§ 1 und 2 eigenständige Regelungen aufzunehmen, zumal anderenfalls diese Bestimmungen bei Inkrafttreten des zukünftigen Umwandlungsgesetzes wieder aufzuheben wären (s. auch Vierter Abschnitt).

Absatz 2

Diese Bestimmung regelt den dritten Schritt auf dem Wege zur Erreichung des Zieles der Strukturreform, indem gesetzlich die Auflösung der nach Absatz 1 entstehenden Deutsche Bahn AG oder die Verschmelzung mit einer der ausgegliederten Aktiengesellschaften oder ihre Aufspaltung auf die drei ausgegliederten Gesellschaften vorgeschrieben wird. Die Aufspaltung kann entweder dadurch erfolgen, daß die einzelnen Vermögensteile bei der Liquidation der Deutsche Bahn AG auf die drei Aktiengesellschaften im Wege der Einzelrechtsübertragung verteilt werden

oder daß von dem durch das künftige Umwandlungsgesetz neu eingeführten Rechtsinstitut der Aufspaltung Gebrauch gemacht wird (vgl. § 123 Abs. 1 des genannten Referentenentwurfs eines Gesetzes zur Bereinigung des Umwandlungsrechts).

Zu § 3

Absatz 1

In der Regel ist die Bestimmung des Gegenstandes eines Unternehmens der Satzung vorbehalten (§ 23 Abs. 3 Nr. 2 AktG). Im Interesse der Kontinuität wird in diesem Fall der Gegenstand des Unternehmens durch Gesetz festgelegt, und zwar in Anlehnung an die Richtlinie 91/440 EWG des Rates zur Entwicklung von Unternehmen der Gemeinschaft (Artikel 3 erster und zweiter Beistrich; Artikel 5 Abs. 2 letzter Beistrich). Die gewählten Formulierungen schließen das „Vermarkten“ von Verkehrsleistungen und der Kapazitäten der Infrastruktur (Fahrplantrassen, Empfangsgebäude, Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen) ein (vgl. auch Artikel 5 § 2 Abs. 3 ENeuOG).

Absatz 2

Bei dem in Absatz 1 geregelten Gegenstand des Unternehmens handelt es sich um die Tätigkeiten, die mindestens Gegenstand des Unternehmens sein müssen. Durch Satzungsregelung können weitere Geschäftstätigkeiten zum Gegenstand des Unternehmens bestimmt werden, insbesondere solche in dem Eisenbahnverkehr nicht verwandten Bereichen. Da die Satzung im Ausgliederungsplan nach § 4 Abs. 3 enthalten sein oder festgestellt werden muß, dem der Bundesminister für Verkehr gemäß § 6 zustimmen muß, kann sichergestellt werden, daß die Deutsche Bahn AG sich auf eisenbahnspezifische Fähigkeiten konzentriert.

Absatz 3

Neben der Ausgliederung der Bereiche „Personenverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ aus der Deutsche Bahn AG können weitere Umstrukturierungen im Wege der Ausgliederung erforderlich werden. Um die Flexibilität der Deutsche Bahn AG am Markt zu erhöhen, ist die Gründung, der Erwerb sowie die Beteiligung an Unternehmen verwandter Art darüber hinaus zulässig.

Zu § 4

Absatz 1

Allgemeinen umwandlungsrechtlichen Grundsätzen entsprechend setzt die Ausgliederung nach diesem Gesetz eine privatrechtliche Willenserklärung voraus, deren Wirkungen mit der Eintragung im Handelsregister eintreten. Statt der sich anbietenden Ausgliederungserklärung wird hier der Weg der Kombination

von Ausgliederungsplan der Unternehmensleitung und der Zustimmung hierzu durch den Träger des Bundeseisenbahnvermögens beschränkt.

Damit folgt die Vorschrift dem allgemeinen umwandlungsrechtlichen Grundsatz, daß die für die Ausgliederung maßgebliche Willenserklärung vom Eigentümer des Vermögens abzugeben ist, aus dem Teile ausgegliedert werden sollen. Dabei soll nach Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit § 6 der Bundesminister für Verkehr die Bundesrepublik Deutschland vertreten.

Um sicherzustellen, daß die Deutsche Bahn AG nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zügig im Wege der Ausgliederung gegründet wird, ist der Vorstand des Bundeseisenbahnvermögens verpflichtet, binnen eines Monats einen Ausgliederungsplan aufzustellen. Es entspricht allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen, daß Verträge über die Übertragung des Vermögens notariell beurkundet werden müssen (vgl. § 311 BGB). Durch die notarielle Beurkundung wird zudem sichergestellt, daß der Übergang des Eigentums an einzelnen Gegenständen sowie der Rechte und Pflichten aus Forderungen und Verbindlichkeiten, wofür nach § 8 abweichend vom allgemeinen Recht der Übertragung von Sachen, Forderungen und Verbindlichkeiten die Eintragung der neuen Aktiengesellschaft in das Handelsregister allein ausschlaggebend ist, nicht an der mangelnden Bestimmtheit oder Bestimmbarkeit der übergehenden Gegenstände scheitert.

Absatz 2

Die Vorschrift über den Mindestinhalt des Ausgliederungsplanes knüpft unter Berücksichtigung der Besonderheiten des vorliegenden Vorgangs an moderne umwandlungsrechtliche Vorbilder an, die — insbesondere bedingt durch die Rechtsharmonisierung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft — im geltenden Recht z. B. hinsichtlich der Verschmelzung von Kapitalgesellschaften (vgl. § 340 Abs. 2 AktG) oder der Spaltung von Treuhandunternehmen (vgl. § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Spaltung der von der Treuhandanstalt verwalteten Unternehmen (SpTrUG) vom 5. April 1991, BGBl. I S. 854) bereits vorhanden sind. Im zukünftigen Umwandlungsrecht sollen diese Vorbilder für alle Umwandlungsvorgänge vereinheitlicht werden (vgl. § 5 Abs. 1, § 126 Abs. 1 und § 193 des Referentenentwurfs eines Gesetzes zur Bereinigung des Umwandlungsrechts).

Nummer 1 enthält dabei die grundlegende rechtsgeschäftliche Willenserklärung, derzufolge Teile des Bundeseisenbahnvermögens gegen Gewährung von Aktien der Deutsche Bahn AG an die Bundesrepublik Deutschland übertragen werden.

Die Zeitpunkte nach den Nummern 2 und 3 können frei bestimmt werden. Hierdurch wird es etwa ermöglicht, unabhängig von der sich ausschließlich nach § 8 richtenden Außenwirkung der Ausgliederung diese intern zurückzudatieren; dies erlaubt es etwa, die bereits vor der Eintragung der Deutsche Bahn AG

erwirtschafteten Ergebnisse, die mit Außenwirkung an sich noch dem Bundeseisenbahnvermögen zuzurechnen sind, der Aktiengesellschaft zugute kommen zu lassen, so daß diese Bestandteil des späteren verteilungsfähigen Gewinns der Aktiengesellschaft sein können.

Die Angaben nach Nummer 4 dienen vor allem der Offenlegung solcher gewährten Vorteile und können insbesondere bei der Kontrolle der Ordnungsgemäßheit der Durchführung des Vorgangs nach haushaltsrechtlichen Gesichtspunkten Bedeutung erlangen. Es ist jedoch davon auszugehen, daß es zu der Gewährung solcher Vorteile nicht kommen wird.

Da im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen nur Teile des Bundeseisenbahnvermögens auf die Aktiengesellschaft übertragen werden sollen, kommt der Bezeichnung nach Nummer 5 besondere Bedeutung zu, da nur die in der Aufzählung hinreichend bestimmten oder bestimmbaren Gegenstände auf die Aktiengesellschaft übergehen können. Vorbild für diese Regelung sind § 52 Abs. 4 UmwG sowie § 2 Abs. 1 Nr. 9 SpTrUG.

Der Begriff „Gegenstand“ ist im zivilrechtlichen Sinne (vgl. § 90 BGB) zu verstehen, meint also damit die einzelne Sache oder das einzelne Recht. Entsprechendes gilt auch für die Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens, die auf die Aktiengesellschaft übergehen sollen. Auf die Aktivierungs- oder Passivierungsfähigkeit des Gegenstandes oder der Verbindlichkeit nach Rechnungslegungsgrundsätzen kommt es also nicht an. Die Anknüpfung an das allgemeine Zivilrecht hat auch Bedeutung für besondere Fragen, die bei der Zuweisung einzelner Gegenstände auftauchen können. Die allgemeinen Grundsätze des Zivilrechts bestimmen, ob Gegenstände und die ihnen zuzuordnenden Hilfsrechte bei der Zuweisung getrennt werden können oder ob etwa bestimmte Rechte übergeleitet werden können. Dies ist insbesondere von Bedeutung für Freistellungsansprüche, akzessorische Sicherungsrechte (vgl. § 401 BGB), Hilfsansprüche und unselbständige Folgeansprüche sowie für persönliche Rechte (vgl. § 514 BGB) und Ansprüche (vgl. § 613 BGB).

An sich beträfe die Vorschrift auch Grundstücke. Da diese jedoch nach Artikel 1 §§ 20ff. ENeuOG kraft Gesetzes oder durch Verwaltungsakt übertragen werden sollen und nach § 1 Abs. 1 dieses Gesetzes bei der Ausgliederung nicht berücksichtigt werden dürfen, ist Nummer 5 für Grundstücke gegenstandslos.

Der zweite Halbsatz stellt klar, daß für Arbeitsverhältnisse, für die diese Vorschrift an sich ebenfalls gelten würde, die Sonderregelung in § 15 Abs. 2 gilt.

Für die Bezeichnung der anderen Gegenstände des Vermögens kann auf vorhandene Urkunden Bezug genommen werden, soweit sie eine hinreichende Kennzeichnung gestatten und damit die Bestimmbarkeit des Gegenstandes ermöglichen. So kann z. B. bei Warenbeständen auf die bei Sicherungsübereignungen entwickelten Grundsätze zurückgegriffen werden.

Absatz 3

Die Vorschrift stellt sicher, daß — wie dies etwa bei der Verschmelzung durch Neugründung bereits Praxis ist — die Satzung der durch die Ausgliederung gegründeten neuen Aktiengesellschaft zusammen mit dem Ausgliederungsplan zu beurkunden ist.

Zu § 5

Absatz 1

Da durch die Ausgliederung die Aktiengesellschaft in demselben Rechtsakt gleichzeitig gegründet wird, müssen die für diese Rechtsform geltenden Gründungsvorschriften allgemein anwendbar sein, soweit die besonderen Umwandlungsregelungen keine abweichenden Bestimmungen enthalten (Satz 1). Satz 2 stellt klar, daß es sich bei der Gründung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft um eine sogenannte Ein-Personen-Gründung handelt. Die Vorschrift ersetzt das Erfordernis von fünf Gründern nach § 2 AktG und ist zudem bei der Gründerhaftung nach § 46 AktG von Bedeutung.

Absatz 2

Entsprechend § 30 Abs. 1 AktG bestellt der Bundesminister für Verkehr den ersten Aufsichtsrat sowie den Abschlußprüfer für das erste Voll- oder Rumpfgeschäftsjahr. Hinsichtlich der Zusammensetzung des ersten Aufsichtsrates und der Zahl seiner Mitglieder gelten § 30 Abs. 2 und § 31 AktG. Abweichend von § 30 Abs. 4 AktG, demzufolge der Aufsichtsrat den ersten Vorstand bestellt, soll im Interesse einer Handlungsfähigkeit der Deutsche Bahn AG der erste Vorstand durch den Bundesminister für Verkehr bestellt werden können. Hierbei ist davon auszugehen, daß der von der Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr bestellte Vorstand des Bundeseisenbahnvermögens zugleich der erste Vorstand der Aktiengesellschaft sein wird. Auf die Überleitungsregeln in Artikel 1 § 27 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes und § 18 dieses Gesetzes wird verwiesen.

Zu § 6

In der Zustimmung zum Ausgliederungsplan des Vorstandes durch den Bundesminister für Verkehr liegt die Willenserklärung, die für die rechtsgeschäftliche Ausgliederung erforderlich ist.

Zu § 7

Die Ausgliederung bedarf des handelsregisterlichen Vollzugs nur hinsichtlich der Eintragung der neuen Gesellschaft. Diese Eintragung soll gleichzeitig der für den Eintritt der Wirkungen der Ausgliederung maßgebliche Zeitpunkt sein (vgl. § 8). Nach Satz 1 soll die Anmeldung der Eintragung durch die Mitglieder des

Vorstandes und des Aufsichtsrates der Aktiengesellschaft erfolgen. Satz 2 bestimmt, daß neben den auf Grund der für die Aktiengesellschaft geltenden Gründungsvorschriften einzureichenden Unterlagen (vgl. § 37 AktG) auch der Ausgliederungsplan der Anmeldung in Ausfertigung oder öffentlich beglaubigter Abschrift sowie die Zustimmungserklärung des Bundesministers für Verkehr beizufügen sind.

Zu § 8

Absatz 1

Die Vorschrift bestimmt in Anlehnung an § 10 Abs. 1 SpTrUG, daß die Ausgliederung nach außen erst mit Eintragung der Aktiengesellschaft in das Handelsregister eintritt.

Die Formulierung von Nummer 1 Satz 1 stellt dabei sicher, daß die im Ausgliederungsplan nach § 4 Abs. 2 Nr. 5 bezeichneten Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens im Wege der Sonderrechtsnachfolge (partielle Gesamtrechtsnachfolge) auf die Aktiengesellschaft übergehen. Nummer 1 Satz 2 stellt klar, daß nicht übertragbare Gegenstände beim Bundeseisenbahnvermögen verbleiben (vgl. Begründung zu § 4 Abs. 2 Nr. 5).

Nummer 2 wiederholt im Hinblick auf die Rechtswirkung den Formwechsel des Eigentums der Bundesrepublik Deutschland am Bundeseisenbahnvermögen (statt Eigentum am bisherigen Sondervermögen künftig Eigentümer der Kapitalanteile der Aktiengesellschaft).

Nummer 3 stellt klar, daß mit der Eintragung Mängel bei der Beurkundung des Ausgliederungsplanes (z. B. fehlende Bestimmtheit in der Bezeichnung eines übergehenden Vermögensrechts) geheilt werden.

Absatz 2

Die Einschränkung der Nichtigkeit der Ausgliederung durch diese Vorschrift beruht auf der allgemeinen Tendenz, gesellschaftsrechtliche Akte möglichst zu erhalten. Zudem ist eine Rückgängigmachung des Ausgliederungsaktes praktisch nicht möglich.

Zu § 9

Absatz 1

Die Vorschrift knüpft an das Vorbild des § 57 Abs. 2 in Verbindung mit § 55 Abs. 2 Satz 1 und 2 des Umwandlungsgesetzes für die Ausgliederung von Regiebetrieben und Eigenbetrieben der öffentlichen Hand auf Aktiengesellschaften an.

Absatz 2

Die Verjährungsvorschrift knüpft ebenfalls an das Vorbild des geltenden Rechts für die Ausgliederung von Regiebetrieben und Eigenbetrieben der öffentlichen Hand in Aktiengesellschaften (vgl. § 57 Abs. 2 in Verbindung mit § 56 UmwG) an. In Abweichung von diesen Vorschriften bestimmt die Vorschrift jedoch, daß die Verjährung erst mit dem Tage beginnt, an dem die Eintragung der Aktiengesellschaft in das Handelsregister nach § 10 HGB als bekanntgemacht gilt. Die anderslautende Vorschrift des § 57 Abs. 2 zweiter Halbsatz UmwG, derzufolge die Verjährung mit dem Ende des Tages beginnt, an dem die Aktiengesellschaft in das Handelsregister eingetragen worden ist, benachteiligt die Gläubiger unangemessen, da sie erst bei der später erfolgenden Bekanntmachung der Eintragung von diesem Zeitpunkt Kenntnis erlangen können, obwohl nach dieser Vorschrift die Verjährung in diesem Fall bereits zu laufen begonnen hat; die Änderung berücksichtigt auch die Weiterentwicklung, welche diese Regelung im künftigen Umwandlungsgesetz erfahren soll (vgl. § 172 in Verbindung mit § 156 des genannten Referentenentwurfs eines Gesetzes zur Bereinigung des Umwandlungsrechts).

Absatz 3

Die Vorschrift hat lediglich klarstellende Bedeutung.

Zu § 10

Absatz 1

Gemäß § 242 Abs. 1 Satz 1 HGB hat der Kaufmann zu Beginn seines Handelsgewerbes einen das Verhältnis seines Vermögens und seiner Schulden darstellenden Abschluß (Eröffnungsbilanz) auszustellen. Um diesen Zeitpunkt zu konkretisieren und in Anpassung an die Regelung über den Ausgliederungsplan (§ 4 Abs. 2 Nr. 3) wird für Zwecke der Anwendung dieses Gesetzes der Tag der Eintragung in das Handelsregister als der für die Aufstellung der Eröffnungsbilanz maßgebliche Zeitpunkt gesetzlich bestimmt. Wie sonst auch ergibt sich mangels einer Bestimmung über ein abweichendes Wirtschaftsjahr für den nächsten Bilanzstichtag ein Rumpfgeschäftsjahr. Wegen der Schwierigkeiten bei der Feststellung des bahnotwendigen Vermögens und bei der Bewertung desselben gilt für die Aufstellung der Eröffnungsbilanz nicht die Drei-Monatsfrist des § 264 Abs. 1 Satz 2 HGB, sondern die Sechs-Monatsfrist des § 264 Abs. 1 Satz 3 HGB für kleine Kapitalgesellschaften.

Absatz 2

Unter dem Begriff „Grundstücke“ sind die Liegenschaften im Sinne des Artikel 1 § 20 Abs. 1 ENeuOG zu verstehen. Da die Situation der Deutsche Bahn AG nach der Zusammenführung von DB und DR mit der Lage der Unternehmen im Sinne des § 1 des

D-Markbilanzgesetzes wirtschaftlich vergleichbar ist, ist es gerechtfertigt, die Vorschriften über die Neubewertung (§ 7 DMBilG), den Grund und Boden (§ 9 DMBilG) und Bauten und andere Anlagen (§ 10 DMBilG) entsprechend anzuwenden. Auf die amtliche Begründung zu diesen Vorschriften (BT-Drucksache 11/7817) wird verwiesen.

Absatz 3

Da DB und DR zu dem Stichtag, auf den die Eröffnungsbilanz aufzustellen ist, aus historischen Gründen noch nicht in der Lage sind, alle ihre Liegenschaften in Bezug auf den Bestand und ihren Wert auszuweisen, garantiert die Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 1 § 20 Abs. 4 ENeuOG, daß die Summe der entsprechend den §§ 7, 9 und 10 DMBilG bewerteten bahnotwendigen Liegenschaften mindestens 5 Mrd. DM beträgt. Dieser Betrag berücksichtigt die in der Vergangenheit angesetzten Buchwerte, soweit sie nach bisheriger Einschätzung auf die künftigen sogenannten bahnotwendigen Grundstücke entfallen. Deshalb trägt die Regelung in § 10 Abs. 3 dieser Ungewissheit dadurch Rechnung, daß vorerst der Wert dieser Liegenschaften in Höhe des von der Bundesrepublik Deutschland garantierten Betrages in der Bilanz ausgewiesen wird. Soweit der Wert einzelner Liegenschaften in entsprechender Anwendung des § 7 DMBilG neu festgestellt ist, ist dem in der auf die Eröffnungsbilanz folgenden Bilanz in Anwendung des § 36 DMBilG dadurch Rechnung zu tragen, daß sie mit diesem Wert in die Bilanz eingestellt werden; dementsprechend ist der bis dahin eingestellte pauschale Wert in Höhe von 5 Mrd. DM zu kürzen. Soweit sich infolge der Berichtigung ein Gewinn ergibt, gilt § 36 Abs. 1 Satz 2 DMBilG entsprechend.

Zu § 11 und 12

Der Vorgang der Neuorganisation soll weitgehend von steuerlichen Belastungen und Gebühren freigehalten werden. Letztlich treffen diese Belastungen den Bund. Ein Vorbild für die vorgesehenen Regelungen ist die Gründung der Ruhrkohle AG (Artikel 8 §§ 4 und 5 des Steueränderungsgesetzes 1969, insoweit BGBl. 1969 I S. 1221—1223).

Zu § 11

Absatz 1

Diese Formulierung stellt sicher, daß die Wirtschaftsgüter, die handelsrechtlich, aber nicht steuerrechtlich aktiviert oder passiviert werden können, nicht in die steuerliche Eröffnungsbilanz aufzunehmen sind.

Absatz 2

Rechtsgänge im Sinne des Grunderwerbssteuergesetzes, die sich aus der Aufteilung der Liegenschaften nach bahnotwendigen und nicht bahnotwendigen

Teilflächen und der nachfolgenden Übertragung entsprechend abgetrennter Grundstücke an die Deutsche Bahn AG ergeben (Artikel 1 § 23 ENeuOG), sollen Grunderwerbssteuerfrei sein.

Absatz 3

Die steuerrechtlichen Sonderregelungen nach Absatz 1 sollen auch für die künftigen drei selbständigen Gesellschaften gelten (s. § 2 Abs. 1 und 2).

Zu § 12

Absatz 1

Die Bestimmung zählt die Handlungen und Rechtsakte auf, die von Gebühren nach der Kostenordnung befreit sind.

Absatz 2

Die Bestimmung ergänzt Absatz 1 um Gebührentatbestände des Register- und Grundbuchrechtes.

Zum Zweiten Abschnitt

Die notwendige Personalüberleitung nach Maßgabe der §§ 13 bis 15 von den Sondervermögen DB und DR zur Deutsche Bahn AG betrifft fast alle Beschäftigten dieser Sondervermögen. Ende 1992 waren bei DB und DR beschäftigt (in Klammern Planzahlen für Ende 1993):

DB:		
Dienstkräfte insgesamt:	224 781	(217 000)
davon Beamte	128 234	(123 000)
Angestellte	8 144	(8 500)
Arbeiter	88 403	(85 500)
Nachwuchskräfte (Anwärter, Auszubildende, Junggehilfen, Praktikanten)	11 812	(13 450)
DR:		
Dienstkräfte	173 617	(161 330)
Auszubildende	11 913	(10 600)

Nicht bzw. nicht sofort betroffen von der Personalüberleitung sind die Beschäftigten von DB und DR,

- die beim Bundeseisenbahnvermögen verbleiben (nach vorläufigen Schätzungen etwa 500 Beamte),
- die zum Eisenbahn-Bundesamt (vgl. Artikel 3 ENeuOG) versetzt werden (vsl. 1 000—1 500 überwiegend Beamte und Angestellte),
- die z. Z. von der DB/DR zu Tochterunternehmen oder anderen Beteiligungsunternehmen beurlaubt sind (etwa 2 600 Beschäftigte, s. § 13 Abs. 3) und

— die z. Z. bei anderen Unternehmen im Wege von Dienstleistungsüberlassungsverträgen Dienst tun (etwa 9 750 Beschäftigte, s. § 16).

Nicht abschätzbar ist, wie viele Beamte, Angestellte und Arbeiter ganz aus dem Dienst des Bundeseisenbahnvermögens ausscheiden und ein Arbeitsverhältnis mit der Deutsche Bahn AG eingehen werden, wie viele Beamte, Angestellte und Arbeiter sich beurlauben lassen werden (s. § 13 Abs. 1) und wie viele Beschäftigte letztlich der Gesellschaft gemäß § 13 Abs. 2 und 3 zugewiesen werden.

Zu § 13

Absätze 1 bis 5

Nach Ausgliederung des Unternehmerischen Bereichs aus dem Bundeseisenbahnvermögen und Aufgehen dieses Bereiches in einer Aktiengesellschaft wird der Eisenbahnbetrieb in der Gesellschaft durchgeführt. Hierzu benötigt die Gesellschaft unmittelbar bei Betriebsaufnahme das beim Bundeseisenbahnvermögen vorhandene, erfahrene und ausgebildete Personal, und zwar in ausreichendem Umfang und mit der Gewähr einer möglichst dauerhaften Arbeitsleistung für die Gesellschaft. Andernfalls sind die Ziele einer effektiven Strukturreform nicht zu verwirklichen. Durch freiwilliges Ausscheiden aus dem bisherigen Status als Beamter und Abschluß eines Arbeitsvertrages mit der Gesellschaft wird diese nur einen geringen Teil ihres Personals gewinnen. Der überwiegende Teil des Personals muß seine Arbeitsleistung bei der Gesellschaft

- unter Wahrung seiner Rechtsstellung als Bundesbeamter (oder Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst),
- möglichst auf Dauer und
- integriert in den Betriebsablauf

erbringen können. Die Instrumentarien zur Personalüberleitung nach bisher geltendem Dienstrecht vermögen diesen Anforderungen nicht gerecht zu werden und sind daher fortzuentwickeln. Zur Wahrnehmung einer Tätigkeit bei der AG im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses können Beamte des Bundeseisenbahnvermögens im Rahmen des geltenden Rechts auf Antrag beurlaubt werden. Während der Zeit der Beurlaubung hat der beurlaubte Beamte die gleichen Koalitionsrechte aus Artikel 9 GG wie andere Arbeitnehmer. Die Zeit einer Beurlaubung wird als ruhegehaltfähige Dienstzeit im Sinne des Beamtenversorgungsgesetzes anerkannt, die Deutsche Bahn AG zahlt hierfür an das Bundeseisenbahnvermögen einen Versorgungszuschlag.

Soweit von der Möglichkeit der freiwilligen Beurlaubung kein Gebrauch gemacht wird, wird das restliche Personal des Bundeseisenbahnvermögens kraft gesetzlicher Zuweisung in der Aktiengesellschaft tätig. Das bisherige öffentlich-rechtliche Dienstverhältnis bleibt bestehen. Die Bindung an den Dienstherrn bleibt erhalten. Die im Verhältnis des Dienstherrn zu seinen Beamten geltenden Vorschriften finden An-

wendung. Um ein flexiblen Arbeitseinsatz und reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, darf die Gesellschaft das Anordnungsrecht des Vorgesetzten (vgl. § 3 Abs. 2 S. 2 BBG) in Angelegenheiten, die die Arbeitsleistung des zugewiesenen Beamten in der Aktiengesellschaft betreffen, ausüben.

Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes wirksamen Beurlaubungen von Mitarbeitern der ehemaligen Sondervermögen DB und DR (z. B. zu Selbsthilfeeinrichtungen, Tochterunternehmen der Eisenbahnen oder Eisenbahner-Gewerkschaften) bestehen für die vorgesehene Beurlaubungsdauer fort. Über die Verwendung dieser Mitarbeiter nach Beendigung der Beurlaubung kann im Einzelfall entschieden werden. Andernfalls sind auch sie der Aktiengesellschaft zugewiesen (vgl. Absatz 3).

Da das Bundeseisenbahnvermögen weiterhin die Aufgaben des Dienstherrn der zugewiesenen Beamten wahrnimmt, die tatsächliche Dienstleistung der Beamten aber in der Aktiengesellschaft erfolgt, ist das Bundeseisenbahnvermögen zur Wahrnehmung seiner Dienstherrnaufgaben auf die Unterstützung durch die Aktiengesellschaft (z. B. in Form von Auskünften) angewiesen. Die Gewährung der Unterstützung kann nicht in das Ermessen der Gesellschaft gestellt werden.

Absatz 6

Die Aufrechterhaltung der Rechte und Pflichten aus dem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis der zugewiesenen Beamten einerseits und die tatsächliche Arbeitsleistung in der Aktiengesellschaft andererseits erfordern eine Zuordnung der Entscheidungszuständigkeiten des Dienstvorgesetzten in den das Dienstverhältnis betreffende Angelegenheiten. Die Entscheidung über die Übertragung einer höher zu bewertenden Tätigkeit bei der Deutsche Bahn AG trifft das zuständige Organ der Gesellschaft, das auf Grund der bei der Gesellschaft ausgeübten Tätigkeit des Beamten allein in der Lage ist, die Qualität der Arbeitsleistung einzuschätzen. Im Hinblick auf die fortbestehende dienstrechtliche Zuordnung des Beamten zum Bund ist diese Entscheidung an das Einvernehmen des Bundeseisenbahnvermögens gebunden, da sie für die Laufbahnentwicklung des Beamten bestimmend ist. Die Festlegung der weiteren beamtenrechtlichen Entscheidungen, die der Deutsche Bahn AG zur Ausübung übertragen werden, sowie der weiteren Entscheidungen und Maßnahmen, die die Deutsche Bahn AG treffen kann, aber keine beamtenrechtlichen Entscheidungen sind, aber zugewiesene Beamte betreffen, soll durch Rechtsverordnung erfolgen.

Absatz 7

Die Regelung stellt in Anlehnung an § 9a Abs. 2 BBesG klar, daß Leistungen und Vergütungen, die von der Deutsche Bahn AG unmittelbar geleistet werden, grundsätzlich auf die Besoldung der ihr zugewiesenen Beamten angerechnet werden, aber im

Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern durch Entscheidung des Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens als oberster Dienstbehörde davon abgesehen werden kann. Ein Absehen von der Anrechnung wird insbesondere insoweit in Betracht kommen, als die tarifliche Abgeltung bestimmter Leistungstatbestände für das AG-Personal nicht übersritten wird. Für die Anrechnung können Regelungen getroffen werden, die über eine Einzelfallregelung hinausgehen. Bei einer pauschalierenden Einkünfteanrechnung können personalwirtschaftliche Überlegungen ebenso berücksichtigt werden wie tariflich gewährte besondere Leistungsanreize.

Absatz 8

Die Zuweisung kraft Gesetzes kann durch Einzelakte des Bundeseisenbahnvermögens wieder aufgehoben werden.

Zu § 14

Absatz 1

Diese Vorschrift normiert die Rechtsaufsicht durch den Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens über die Deutsche Bahn AG, soweit diese in Ausübung der ihr übertragenen Zuständigkeiten in beamtenrechtlichen Angelegenheiten öffentliches Dienstrecht anwendet. Sie ist letztlich begründet in der parlamentarischen Verantwortung gegenüber den bei der Deutsche Bahn AG beschäftigten Beamten. Um dieser Aufsichtsfunktion nachkommen zu können, ist ein Informations- und Weisungsrecht festgeschrieben.

Absatz 2

Diese Bestimmung regelt in abgestufter Weise die Ersatzvornahme. Sie ist das Instrument des Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens, um die Einhaltung der dienstrechtlichen Bestimmungen durchzusetzen.

Zu § 15

Absätze 1 und 2

Die Deutsche Bahn AG übernimmt im Wege der Rechtsnachfolge die Arbeitgeberfunktionen für die bisher beim Bundeseisenbahnvermögen bestehenden Arbeits- und Ausbildungsverhältnisse. Da der Übergang der Arbeits- und Ausbildungsverhältnisse den Übergang von Betrieben oder Betriebsteilen vom bisherigen Arbeitgeber auf den neuen Arbeitgeber voraussetzt, werden vom Bundeseisenbahnvermögen rechtzeitig vor Gründung der Deutsche Bahn AG die beim Bundeseisenbahnvermögen bestehenden Dienststellen oder Teile von Dienststellen, die als Betriebe oder Betriebsteile im Sinne des arbeitsrechtlichen Betriebsübergangs mit der Gründung der

Gesellschaft auf diese übergehen, in einer Liste erfaßt. Nur diejenigen Arbeits- und Ausbildungsverhältnisse gehen auf die Gesellschaft über, die bei den Dienststellen oder Teilen von Dienststellen bestehen, die in dieser Liste bezeichnet sind. Die übrigen Arbeitsverhältnisse bestehen beim Bundeseisenbahnvermögen fort. Die Liste ist sowohl bei Anmeldung der Gesellschaft zur Eintragung in das Handelsregister vorzulegen als auch den Arbeitnehmern beim Bundeseisenbahnvermögen rechtzeitig bekanntzugeben, damit jeder Arbeitnehmer frühzeitig erfährt, ob sein Arbeitsverhältnis vom Betriebsübergang erfaßt wird.

Die tarifvertraglich begründeten Anwartschaften der Arbeitnehmer auf eine Zusatzversorgung bleiben vom Übergang der Rechte und Pflichten aus den bestehenden Arbeitsverhältnissen auf die Deutsche Bahn AG unberührt. Die Herausnahme der Rechte der Arbeitnehmer auf eine Zusatzversorgung aus den übrigen Rechtsfolgen des Betriebsübergangs entspricht dem EG-Recht (vgl. Rechtsangleichungsrichtlinie der EG vom 14. Februar 1977, ABl. EG Nr. L 61 S. 26). Es bleibt ferner einer unternehmerischen Entscheidung der Deutsche Bahn AG vorbehalten, sich an der bestehenden Zusatzversorgung aus der Bahnversicherungsanstalt Abteilung B zu beteiligen (vgl. Artikel 1 § 15 Abs. 1 ENeuOG) oder eine eigene betriebliche Zusatzversorgung einzurichten.

Wird infolge der Gestaltungsfreiheit der Tarifvertragsparteien für die betriebliche Zusatzversorgung der Deutsche Bahn AG der vorhandene Mitgliederbestand der Bahnversicherungsanstalt Abt. B Teil D — faktisch — geschlossen, muß das Bundeseisenbahnvermögen als Rechtsnachfolger der DB in der Beteiligung an der BVA Abt. B die aus dieser Schließung entstehenden zusätzlichen Belastungen (wie z. B. die aus dem geschlossenen Bestand erwachsende Rentenlast der BVA Abt. B bzw. die aus einem für den bisherigen Versichertenkreis fortgeführten Umlagesystem sich ergebenden Umlagen) übernehmen. Darüber hinaus sind den bisher versicherten Arbeitnehmern die (z. B. aus erhöhten Umlagezahlungen resultierenden) hierbei eintretenden Auswirkungen steuerlicher Art nicht zuzurechnen, so daß das Bundeseisenbahnvermögen die daraus entstehende Steuerbelastung übernehmen muß.

Absatz 3

Zum Zeitpunkt des Übergangs der Arbeits- und Ausbildungsverhältnisse werden für die Beschäftigten der Deutsche Bahn AG neue Tarifverträge zwischen der Aktiengesellschaft und den zuständigen Gewerkschaften noch nicht abgeschlossen sein. Die Regelung stellt sicher, daß die zu diesem Zeitpunkt gültigen tarifvertraglichen Regelungen übergangsweise für die übernommenen Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden so lange weiter maßgebend sind, bis sie durch neue Tarifregelungen ersetzt werden.

Soweit für Arbeitnehmer tarifrechtliche Bestimmungen während ihrer Tätigkeit beim Bundeseisenbahnvermögen auf individualrechtlicher Basis gegolten haben, bleiben diese Regelungen beim Übergang auf

die Gesellschaft Inhalt der betreffenden Arbeitsverhältnisse (Absatz 2).

Absatz 4

Absatz 4 bestimmt, daß § 613a BGB Anwendung findet, soweit in diesem Gesetz (wie z. B. in Absatz 3) nicht etwas anderes geregelt ist. Insbesondere finden die in § 613a BGB enthaltenen Kündigungsregelungen bei der durch Ausgliederung entstehenden Deutsche Bahn AG Anwendung.

Absatz 5

Im Transportbereich ist bisher das Arbeitszeitrecht der Beamten durch Tarifvertrag auf die Arbeitnehmer übertragen. Dieses für alle Beschäftigten gleiche Recht muß bis zur Ablösung durch einen neuen Tarifvertrag bei der Deutsche Bahn AG, unabhängig vom Wechsel des Arbeitgebers, fortgelten, um eine reibungslose Transportabwicklung sicherzustellen.

Zu § 16

Im Bereich des Konzerns Deutsche Bundesbahn bestehen zahlreiche Dienstleistungsüberlassungsverträge (DÜV) zwischen DB und ausgegliederten Tochterunternehmen. Im einzelnen handelt es sich um die

- Vereinigte Bundesverkehrsbetriebe GmbH Köln (VBG) und deren 5 Tochterunternehmen,
- Bahnbus-Holding GmbH (BBHG) und deren 17 Tochterunternehmen,
- Bahnreinigungs-Realisierungs-GmbH (BRG) und
- DB Gleisbau GmbH (DBG).

So ist z. B. das bis zur Gründung der Bahnbus-Gesellschaften beim bisherigen Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ vorhandene Bahnbus-Personal auf der Grundlage solcher DÜV, die zwischen der DB und den Bahnbus-GmbH geschlossen worden sind, bei diesen Gesellschaften tätig. Gesellschafter und damit Halter der Kapitalanteile von noch 17 Bahnbus-Gesellschaften (GmbH) ist die Bahnbus-Holding GmbH (BBHG). Gesellschafter und damit Halter der Kapitalanteile der BBHG ist die Deutsche Bahn Holding GmbH (DBH), deren alleiniger Gesellschafter die DB ist. Wesentlicher satzungsmäßiger Zweck der Bahnbus-Holding GmbH ist die Veräußerung der Gesellschafteranteile an den 17 Tochtergesellschaften. Im Hinblick auf diesen Satzungszweck der Gesellschaft sollen die Gesellschaftsanteile an den Bahnbus-Gesellschaften nicht im Wege der Ausgliederung vom Bundeseisenbahnvermögen auf die Deutsche Bahn AG übergehen, sondern beim Rest-Sondervermögen verbleiben, das insoweit die Rechtsnachfolge des bisherigen Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“ antritt. Dem Bundeseisenbahnvermögen obliegt damit die Aufgabe, die Bahnbus-Gesellschaften zu veräußern und nach Abschluß der Veräußerung die Bahnbus-Holding GmbH aufzulösen. Daher soll auch das Personal (ca. 6 200 Mitarbeiter), das im Wege eines DÜV bei einer der 17 Bahnbus-Gesellschaften tätig ist, nicht gemäß § 13 Abs. 2 durch Zuweisung oder gemäß § 15 Abs. 2 durch Rechtsnachfolge auf die Deutsche Bahn AG übergehen. Die Rechte und Pflichten aus den abgeschlossenen DÜV bestehen zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen und den Bahnbus-Gesellschaften fort.

Die Gründe für die vorgesehene Regelung gelten im wesentlichen auch für die anderen genannten Tochterunternehmen der DB bzw. der DBH, bei denen DB-Personal auf der Grundlage von DÜV tätig ist. Bei den genannten Gesellschaften sind auf der Grundlage von DÜV tätig (Stand: November 1992):

	Beamte	Ang	Arbeiter	gesamt
Unternehmen	P	P	P	P
VBG	15	—	6	21
BBHG	5 528	3	658	6 189
BRG	3	—	2 805	2 808
DBG	89	—	637	726
	5 635	3	4 106	9 744

Absatz 1

Die Bestimmung stellt sicher, daß die Zuweisungsregelung in § 13 Abs. 2 nicht für Beamte des Bundeseisenbahnvermögens gilt, deren Dienstleistung im Zeitpunkt der Eintragung der Deutsche Bahn AG in das Handelsregister einem anderen Unternehmen überlassen war.

Absatz 2

Die Bestimmung hat den gleichen Regelungsgehalt für Angestellte, Arbeiter und Auszubildende des Bundeseisenbahnvermögens wie Absatz 1 für Beamte.

Absatz 3

Die Bestimmung regelt die Fortführung bestimmter Dienstleistungsüberlassungsverträge unmittelbar durch das Bundeseisenbahnvermögen auch, wenn die Gesellschafteranteile an Unternehmen, mit denen DÜV bestehen, mehrheitlich in privater Hand sind und es sich nicht um Eisenbahnen im Sinne von Artikel 5 § 2 Abs. 1 ENeuOG handelt. Dadurch wird der „Umweg“ vermieden, das entsprechende Personal zunächst der Deutsche Bahn AG zuzuweisen bzw. sie in die bestehenden Arbeitsverhältnisse eintreten zu lassen, um dann ihrerseits die betreffenden Beamte, Angestellte, Arbeiter und Auszubildenden einem anderen Unternehmen zur Dienst- oder Arbeitsleistung zur Verfügung zu stellen. Die Regelung in § 16 schafft klare personalrechtliche Verhältnisse und läßt die Weisungsstränge (Bundeseisenbahnvermögen gegenüber aufnehmendem Unternehmen) unberührt.

Absatz 4

Bei Aufhebung oder sonstiger Beendigung eines Dienstleistungsüberlassungsvertrages zwischen Bundeseisenbahnvermögen und einem anderen Unternehmen finden die allgemeinen Regelungen dieses Gesetzes über die Beurlaubung und Zuweisung für Beamte und über die Gesamtrechtsnachfolge der Deutsche Bahn AG für die Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden Anwendung, da die im Anwendungsbereich eines DÜV beschäftigte Beamten und Arbeitnehmer in der Regel wegen des Fehlens eines geeigneten Dienstpostens/Arbeitsplatzes nicht beim Bundeseisenbahnvermögen beschäftigt werden können.

Zu § 17

Absatz 1

Für die Wahrnehmung der Beteiligungsrechte in Angelegenheiten der zugewiesenen Beamten, in denen das Bundeseisenbahnvermögen zuständig ist (vgl. § 13 Abs. 6), werden beim Bundeseisenbahnvermögen besondere Personalvertretungen gebildet, die

nur von den zugewiesenen Beamten gewählt und in die nur zugewiesene Beamte gewählt werden können. Die besonderen Personalvertretungen bestehen neben den Personalvertretungen, die für die originär beim Bundeseisenbahnvermögen Beschäftigten zuständig sind (vgl. Artikel 1 § 8 Abs. 1 ENeuOG). Beide Personalräte haben getrennte Zuständigkeitsbereiche. Das Bundeseisenbahnvermögen bestimmt, für welche Betriebe der Deutsche Bahn AG, in denen zugewiesene Beamte tätig sind, eine besondere Personalvertretung zuständig ist. Dabei kann der Zuständigkeitsbereich auch auf mehrere Betriebe einer Region erstreckt werden. Es gelten die Vorschriften des Bundespersonalvertretungsgesetzes.

Absatz 2

Die Beteiligungskompetenz in den in § 76 Abs. 1 des Bundespersonalvertretungsgesetzes genannten beamtenrechtlichen Beteiligungsangelegenheiten, die der Deutsche Bahn AG übertragen sind, obliegt ebenfalls den besonderen, nach Absatz 1 gebildeten Personalvertretungen, weil dem Betriebsverfassungsgesetz beamtenrechtliche Beteiligungsvorschriften notwendigerweise fehlen und in den Betriebsräten der Deutsche Bahn AG die zugewiesenen Beamten nicht als eigenständige und zu selbständigen Entscheidungen befugte Gruppe vertreten sind. Satz 2 begrenzt die Gründe für eine Zustimmungsverweigerung auf die in § 77 Abs. 2 des Bundespersonalvertretungsgesetzes genannten Fälle.

Absatz 3

Die Bestimmung regelt das Verfahren bei Verweigerung der Zustimmung unter Abweichung von der Regelung des Bundespersonalvertretungsgesetzes in Anpassung an den Umstand, daß Entscheidungsträger die Deutsche Bahn AG ist.

Absatz 4

Diese Bestimmung regelt, wie zu verfahren ist, wenn zwischen der Deutsche Bahn AG und der besonderen Personalvertretung eine Einigung nicht erzielt wird. Indem die Einigungsstelle unmittelbar nach dieser Nichteinigung anzurufen ist, wird auf eine Beschleunigung des Verfahrens hingewirkt. Mit der durch Satz 3 der rechtsaufsichtsführenden Stelle eingeräumten Befugnis zur endgültigen Entscheidung in Fällen, in denen die Deutsche Bahn AG einer Empfehlung der Einigungsstelle nicht folgt, wird § 104 Satz 3 des Bundespersonalvertretungsgesetzes Rechnung getragen.

Absatz 5

Die Regelung bestimmt Bildung und Zusammensetzung der in Absatz 4 genannten Einigungsstelle.

Absatz 6

In Anlehnung an § 83 des Bundespersonalvertretungsgesetzes legt die Bestimmung die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte auch für Streitigkeiten im Rahmen der Verfahren nach den Absätzen 2 bis 5 fest und schreibt die entsprechende Anwendung der Vorschriften des Arbeitsgerichtsgesetzes über das Beschlußverfahren vor.

Absatz 7

Die Regelung soll die Bildung und die Funktionsfähigkeit der besonderen Personalvertretungen sicherstellen.

Absatz 8

Die Regelung sichert die Bildung und Funktionsfähigkeit von zu bildenden besonderen Jugend- und Auszubildendenvertretungen sowie von besonderen Schwerbehindertenvertretungen. Die Bildung solcher Schwerbehindertenvertretungen ist erforderlich, weil der Zuständigkeitsbereich der besonderen Personalvertretungen auf Grund der in § 17 Abs. 1 Satz 2 eingeführten Verwaltungsanordnung von dem Zuständigkeitsbereich der in der Deutsche Bahn AG zu bildenden Betriebsräte abweichen kann, so daß die Wahrnehmung der Aufgaben der Schwerbehindertenvertretung durch die in den Betrieben der Deutsche Bahn AG zu bildenden Schwerbehindertenvertretung insoweit nicht in Betracht kommt.

Zu § 18

Absatz 1

Um der Deutsche Bahn AG unmittelbar eine funktionsfähige Leitungsebene zu sichern, tritt die Aktiengesellschaft bei Eintragung in das Handelsregister im Wege der Gesamtrechtsnachfolge in die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bestehenden Verträge der bisher in einem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis zum Bund stehenden Personen ein. Die den Amtsverhältnissen bisher zugrundeliegenden Funktionen in den bisherigen Sondervermögen DB und DR bestehen nach deren Zusammenführung beim Bundeseisenbahnvermögen bis zum Entstehen der AG als juristische Person weiter. Daher werden die Amtsverhältnisse bis zu diesem Zeitpunkt beim Bundeseisenbahnvermögen fortgeführt.

Bei ehemaligen Amtsträgern, die gleichzeitig Beamte sind, ruhen nach der bisherigen gesetzlichen Regelung im geltenden BbG die sich aus dem Beamtenverhältnis ergebenden Rechte und Pflichten während der Zeit des öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnisses (§ 8b Abs. 1 S. 2 BbG). Endet das öffentlich-rechtliche Amtsverhältnis, treten sie in den einstweiligen Ruhestand, wenn ihnen nicht innerhalb von 3 Monaten ein anderes Amt übertragen wird (§ 8b Abs. 2 BbG). Um dies zu vermeiden, gilt die Bestimmung der gesetzli-

chen Ruhensregelung (§ 8b Abs. 1 S. 2 BbG) entsprechend für die Zeit nach dem Ende des Amtsverhältnisses bis zum Ende des Amtsvertrages weiter.

Absatz 2

Die Versorgungsregelungen in den Amtsverträgen bleiben unverändert, soweit sie nicht durch dieses Gesetz modifiziert werden.

Schuldner der Versorgungsansprüche der Amtsträger aus Amtsvertrag (nicht aus nachfolgenden Anstellungsverträgen) ist im Außenverhältnis allein das Bundeseisenbahnvermögen. Die Versorgungslast wird im Innenverhältnis zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutsche Bahn AG geteilt. Die Deutsche Bahn AG erstattet dem Bundeseisenbahnvermögen ab dem Zeitpunkt des Versorgungsfalles die bis zum Übergang der Amtsverträge nach Absatz 1 entstandenen Versorgungsanteile zeitanteilig nach dem Verhältnis der Amtszeiten. Auf die Versorgung anrechenbare, vor den Amtsverhältnissen liegende Beschäftigungszeiten kommen somit bei der Berechnung der Versorgungsanteile der Deutsche Bahn AG nicht zugute.

Um aus dem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis eine Versorgungsanwartschaft zu erwerben, muß der Amtsträger nach der Regelung des Amtsvertrages eine zweijährige Amtszeit und eine fünfjährige Wartezeit erfüllt haben. Auf Grund der Beendigung der öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnisse nach Absatz 1 werden zahlreiche Amtsträger diese Zeiten nicht mehr erfüllen. Um Nachteile für diese Personen zu vermeiden, wird auch die Zeit nach dem Ende des öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnisse bis zum Ende des Amtsvertrages der Amts- bzw. Wartezeit im Sinne der versorgungsrechtlichen Regelungen gleichgestellt. Für diese Zeit trägt aber die Deutsche Bahn AG die Versorgungslast.

Absätze 3 bis 6

Durch die in Absatz 3 bis 6 enthaltenen Regelungen werden Einkünfte und Versorgungsleistungen aus einer Beschäftigung bei der Deutsche Bahn AG oder aus ihr ausgegliederten Unternehmen auf Versorgungsleistungen aus Amtsvertrag oder einer Tätigkeit als Beamter angerechnet. Im einzelnen bedeutet dies:

- Erhält ein ehemaliger Amtsträger nach dem Ende des Amtsvertrages bei der Deutsche Bahn AG eine Beschäftigung, so wird das daraus bezogene Einkommen auf gleichzeitig anfallende Versorgungsleistungen angerechnet. Insofern wird die Beschäftigung bei der Deutsche Bahn AG einer Verwendung im öffentlichen Dienst im Sinne des § 53 Beamtenversorgungsgesetz (BeamtVG) gleichgestellt (Absatz 3).
- Die Versorgung aus Amtsvertrag wird unabhängig von § 54 BeamtVG auf die tatsächlich anfallende Versorgung aus dem Beamtenverhältnis angerechnet (Absatz 4).

- Betriebliche Versorgungsleistungen aus einer bei der Deutsche Bahn AG ausgeübten Beschäftigung werden auf die Versorgungsbezüge aus dem Amtsverhältnis angerechnet; hierbei ist § 54 Abs. 2 bis 5 BeamtVG entsprechend anzuwenden (Absatz 5).
- Absatz 6 kommt zur Anwendung, wenn — auch nach Durchführung der Regelung des Absatzes 4 — ein (Rest-)Betrag der Beamtenversorgung verbleibt. Es soll der Betrag der betrieblichen Versorgungsleistung auf die (Rest-)Beamtenversorgung angerechnet werden, der nicht zur Kürzung der Versorgung des Amtsverhältnis geführt hat.

Mit diesen die Versorgung betreffenden Regelungen wird sichergestellt, daß die Amtsträger aus einer weiteren Beschäftigung bei der Deutsche Bahn AG keine Einkommen oder Versorgungsleistungen beziehen können, ohne daß diese auf Versorgungsleistungen aus Amtsvertrag oder auf Ruhegehalt aus einem Beamtenverhältnis angerechnet werden.

Absatz 7

Nach der in den Musterverträgen enthaltenen Regelung behält ein Amtsträger, der seine Entlassung aus dem Amtsverhältnis verlangt, seine Versorgung dann, wenn er entlassen wird, weil das Amt infolge politischer Maßnahmen in seinen Grundlagen oder seinem Inhalt wesentlich verändert worden ist. Absatz 7 versagt in diesem Fall die Versorgung aus Amtsvertrag (auch vorherigen) jedoch dann, wenn der Amtsträger die Entlassung im Zusammenhang mit der Strukturreform der Bundeseisenbahnen verlangt.

Absatz 8

Um zu vermeiden, daß ein ehemaliger Amtsträger nach dem Ende des Amtsvertrages bei Erfüllung der versorgungsrechtlichen Voraussetzungen Versorgungsbezüge erhalten kann, obwohl ihm die Deutsche Bahn AG oder ein aus ihr ausgegliedertes Unternehmen ein Angebot auf Weiterbeschäftigung in vergleichbaren und entsprechend vergüteten Funktionen wie im Amtsvertrag macht, verlieren diejenigen ehemaligen Amtsträger, die vor dem Amtsverhältnis in einem Beamtenverhältnis standen, wenn sie ein Angebot oder auch nachfolgende entsprechende Angebote auf Weiterbeschäftigung ablehnen, die Versorgung aus Amtsvertrag, und zwar insgesamt auch aus vorherigen Amtsverträgen (Satz 1 und 2).

Dies entspricht der in den bisherigen Amtsverträgen (außer für den Vorstand) vorgesehenen Regelung für den Fall, daß ein Amtsträger eine angebotene Wiederernennung ablehnt. Da die Amtsverträge für Vorstandsmitglieder entsprechende Regelungen nicht enthalten, gilt Absatz 7 nur für sonstige Amtsträger.

Ehemalige Amtsträger, die nicht in einem Beamtenverhältnis standen, verlieren ihre Versorgung bei Ablehnung eines Angebotes dagegen nur aus dem letzten Amtsvertrag (Satz 3). Da sie keine Versorgung aus einem vorherigen Beamtenverhältnis beziehen,

soll ihnen zumindest die Versorgung aus vorherigen Amtsverträgen erhalten bleiben, wenn sie ein unmittelbar nachfolgendes Angebot ablehnen. Weitere Angebote sind sie nicht verpflichtet anzunehmen.

Zu § 19

Absatz 1

Die faktische Eingliederung der der Deutsche Bahn AG zugewiesenen Beamten in deren Betrieb gebietet es, diese Mitarbeiter in arbeitsrechtlichen Angelegenheiten (z. B. aktives und passives Wahlrecht zum Betriebsrat der Aktiengesellschaft, aktives und passives Wahlrecht für die Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der AG) den eigenen Arbeitnehmern der Aktiengesellschaft gleichzustellen.

Absätze 2 bis 4

Die fiktive Arbeitnehmerstellung der zugewiesenen Beamten erfordert eine Zuordnung dieser Mitarbeiter zu der Gruppe der Arbeiter oder Angestellten in der Deutsche Bahn AG. Da es keinen allgemeingültigen Begriff des Angestellten und des Arbeiters im Arbeitsrecht gibt, erfolgt die Zuordnung nach dem Vorbild der Unterscheidungskriterien im Einigungsvertrag (Anlagen I Kapitel VIII Sachgebiet A Abschnitt III Nr. 12 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990, BGBl. II S. 885, 1022), die sich ihrerseits an den auch für arbeitsrechtliche Belange maßgebenden rentenversicherungsrechtlichen Zuordnungsmerkmalen (vgl. z. B. § 133 Abs. 2 SGB VI) orientieren.

Absatz 5

Nach Betriebsverfassungs- und Unternehmensmitbestimmungsrecht obliegen dem Arbeitgeber eine Reihe von Verpflichtungen, z. B. Informationspflichten oder das Verbot, Beschäftigte wegen ihrer Tätigkeit als Betriebs- oder Aufsichtsratsmitglieder zu benachteiligen. Soweit die Erfüllung derartiger Verpflichtungen nur demjenigen möglich ist, der — wie im Regelfall — Inhaber der ungeteilten Arbeitgeberposition ist, könnten der Gesellschaft Schwierigkeiten erwachsen, weil bezüglich der zugewiesenen Beamten die „Arbeitgeber-Stellung“ zwischen ihr und dem Bundeseisenbahnvermögen aufgeteilt ist. Um Komplikationen zu vermeiden, wird insoweit das Bundeseisenbahnvermögen als Inhaber der Dienstherreneigenschaft mit in Anspruch genommen. Beispielhaft wird angeführt:

Die Aufspaltung in Arbeitgeber- und Dienstherrenfunktion bei den zugewiesenen Beamten kann dazu führen, daß zahlreiche Informationspflichten der Gesellschaft gegenüber dem Betriebsrat nur deshalb nicht erfüllt werden können, weil dieses nicht über die nur beim Dienstherren (Bundeseisenbahnvermögen) vorhandenen Kenntnisse verfügt. Dies gilt u. a. für Kenntnisse über den bisherigen beruflichen Werdegang zugewiesener Beamter, die beispielsweise für

die Beteiligungsrechte des Betriebsrats im Rahmen der Personalplanung und bei personellen Einzelmaßnahmen von Bedeutung sind. Auch kann die Pflicht der Gesellschaft, in den Betriebsrat oder Aufsichtsrat gewählte Beamte beim beruflichen Aufstieg nicht zu benachteiligen, von ihr deshalb nicht erfüllt werden, weil die dafür erforderlichen Beförderungen in die Zuständigkeit des Bundeseisenbahnvermögens fallen. Um in diesen und ähnlichen Fällen die Einhaltung der Pflichten des Arbeitgebers sicherzustellen, wird das Bundeseisenbahnvermögen in diese Verpflichtungen einbezogen.

Zu § 20

Absatz 1

Mit den Regelungen soll die Kontinuität im Bereich der betrieblichen Mitbestimmung durch ein Übergangsmandat des Betriebsrates gesichert werden, wenn es im Zuge vorgesehenen späteren Ausgliederung von Unternehmensbereichen aus der Deutsche Bahn AG zu Betriebsspaltungen kommen sollte. Die Vorschrift ist § 13 des Gesetzes über die Spaltung der von der Treuhandanstalt verwalteten Unternehmen (SpTrUG) vom 5. April 1991 (BGBl. 1991 I S. 854) nachgebildet.

Führt eine Ausgliederung (§ 2 Abs. 1, § 3 Abs. 3, [§§ 28ff] ENeuOG) zur Spaltung eines Betriebs, können Betriebsräte wegfallen, so daß dann die betroffenen Belegschaften gerade in der für sie besonders kritischen Übergangsphase nach der Spaltung ohne den Schutz der Beteiligungsrechte des Betriebsrats wären. Um dies zu vermeiden, erhält der Betriebsrat nach Absatz 1 ein Übergangsmandat. Er soll die Interessen der betroffenen Arbeitnehmer für eine kurze Zeit bis zur Wahl eines neuen Betriebsrats, längstens drei Monate, weiter vertreten können.

Absatz 2

Die Bestimmung regelt die Frage, welcher Betriebsrat nach Zusammenfassung von Betriebsteilen unterschiedlicher Betriebe oder von Betrieben zu einem neuen Betrieb das Übergangsmandat wahrnehmen soll.

Absatz 3

Bei der Spaltung größerer Einheiten kann es dazu kommen, daß die verschiedenen Unternehmensteile nach der Spaltung in derselben Branche tätig sind und in eine Wettbewerbssituation geraten, was zu Interessenkonflikten für die Betriebsmitglieder führen kann. Diese Konflikte sollen im Bereich des Übergangsmandats durch Absatz 3 vermieden werden.

Zu § 21

Absatz 1

Aus der Wahrung der Rechtsstellung der der Aktiengesellschaft zugewiesenen Beamten (vgl. Begrün-

dung zu § 13) folgt, daß die Besoldung weiterhin vom Dienstherrn zu zahlen ist. Für die ihr erbrachte Arbeitsleistung dieser Mitarbeiter erstattet die Gesellschaft dem Bundeseisenbahnvermögen Personalkosten. Berechnungsgrundlage der Erstattungsleistung sind die Personalaufwendungen der Gesellschaft, wie sie sich auf der Grundlage des Tarifvertrages für unmittelbar vom Arbeitsmarkt eingestelltes eigenes Personal ergeben. Hierzu gehören die Beiträge (Arbeitgeberanteil) zur gesetzlichen Sozialversicherung (Renten-, Kranken-, Unfall-, Arbeitslosenversicherung) sowie Leistungen der Aktiengesellschaft für die betriebliche Altersversorgung des eigenen Personals. Bestandteil der Vergleichsbasis für die Personalkostenerstattung ist auch der leistungsabhängige variable Teil der Vergütung der Tarifkräfte; er entspricht der Höhe nach den Bezügen, die die Aktiengesellschaft den zugewiesenen Beamten in Anwendung des § 13 Abs. 7 zahlen kann. Zielsetzung ist, die Gesellschaft von Personalaufwendungen zu entlasten, die sich aus Struktur und Höhe der Beamtenbesoldung ergeben. Für den Zeitraum bis zum Abschluß eines Tarifvertrages für die Deutsche Bahn AG ist eine Übergangsregelung für die Berechnung der Erstattungsleistung erforderlich.

Absatz 2

Die auf eigenen Antrag gemäß § 13 Abs. 1 zur Aktiengesellschaft im dienstlichen Interesse des Dienstherrn Bund beurlaubten Beamten erhalten ihre Versorgungsanwartschaft gegenüber dem Dienstherrn. Diese Versorgungsanwartschaft wird dem Beamten im Hinblick auf die Versicherungsfreiheit in der gesetzlichen Rentenversicherung vom Dienstherrn gewährleistet. Zum teilweisen Ausgleich der Belastung des Bundeseisenbahnvermögens mit den Kosten der fortbestehenden Versorgungsanwartschaften der nicht beim Sondervermögen tätigen Beamten zahlt die Aktiengesellschaft als Empfänger der Arbeitsleistung dem Sondervermögen einen Beitrag zu den Versorgungskosten. Entsprechend der in der Begründung zu Absatz 1 dargelegten Zielsetzung sind Berechnungsgrundlage für den Beitrag die Aufwendungen, die die Gesellschaft für eine Gesamtaltersversorgung eines eigenen Arbeitnehmers hat einschließlich des Arbeitnehmeranteils zur gesetzlichen Rentenversicherung. Eine höhere Beteiligung der Gesellschaft an den Versorgungsaufwendungen für die ihr zugewiesenen Beamten (z. B. Versorgungszuschlag in Höhe von 30 % der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge) würde die Gesellschaft mit Kosten belasten, die ihre Grundlage im öffentlichen Dienstrecht haben. Gerade hiermit soll die Gesellschaft nicht belastet werden.

Absatz 3

Träger der Zusatzversorgung der Arbeitnehmer der bisherigen Sondervermögen DB und DR bleibt die Bahnversicherungsanstalt Abteilung B (BVA/Abt. B; vgl. Artikel 1 § 15 Abs. 1 ENeuOG). Beteiligter Arbeitgeber im Sinne der Satzung der Anstalt ist das

Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ als Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“. Daraus folgt die Verpflichtung für das Bundeseisenbahnvermögen, als Beteiligter der BVA/Abt. B für die versicherten Arbeitnehmer einen Umlagebetrag zu leisten. Aus den Umlagebeträgen der Beteiligten werden die satzungsmäßigen Leistungen der Anstalt erbracht. Zum Ausgleich der Aufwendungen des Bundeseisenbahnvermögens für die BVA/Abt. B erstattet der rechtliche Arbeitgeber Deutsche Bahn AG für die in der BVA/Abt. B versicherten Arbeitnehmer, deren Arbeitsverhältnisse durch Rechtsnachfolge auf sie übergegangen sind, Kosten in Höhe der eigenen Aufwendungen für eine betriebliche Altersversorgung für die von der Gesellschaft neu eingestellten Arbeitnehmer. Die Höhe der Kostenerstattung orientiert sich an der in der Begründung zu Absatz 1 und 2 dargelegten Zielsetzung.

Absatz 4 Nr. 1

Zum Ausgleich des Produktivitätsrückstandes im Personalbereich der DR trägt das Bundeseisenbahnvermögen als „Personal-Altlast“ aus der Zeit vor Zusammenführung der Bundeseisenbahnen DB und DR diejenigen Kosten, die im einzelnen in einer „Vereinbarung über die Übernahme von Altlasten der Deutschen Reichsbahn“, die zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutsche Bahn AG abzuschließen ist und der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr und den Bundesminister der Finanzen bedarf, festgelegt werden. Zur Personalproduktivität der DR wurde im Rahmen der Untersuchungen der Regierungskommission Bahn ermittelt, daß die DR ihre Leistungen mit rund 70 000 Mitarbeitern erbringen könnte, wenn ihr technischer Standard dem der DB entsprechen würde (Stand: 1992).

Absatz 4 Nr. 2

Die Deutsche Bahn AG soll ebenfalls von den Personalkosten entlastet werden, die bei der Gesellschaft dadurch entstehen, daß infolge des Übergangs der Tarifbindung auf sie (vgl. Begründung zu § 15 Abs. 3) betriebsbedingte Kündigungen bei Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen nicht ausgesprochen werden können, weil die auf die Gesellschaft übergegangenen Arbeitsverhältnisse (vgl. § 15 Abs. 2) auf Grund tarifvertraglicher Regelungen unkündbar sind.

Absatz 5

Die Deutsche Bahn AG erstattet dem Bundeseisenbahnvermögen keine Personalkosten gemäß Absatz 1 für zugewiesene Beamte, die nach der Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen bei der AG nicht mehr beschäftigt werden können. Absatz 5 entspricht insoweit für Beamte der DB der Regelung in Absatz 4 Nr. 2 für unkündbare Arbeitnehmer der DB.

Absatz 6

Der Anspruch der Deutsche Bahn AG und des Bundeseisenbahnvermögens auf die Erstattung von Personalkosten beschränkt sich auf den jeweiligen Saldo.

Absatz 7

Beamte, die auf eigenen Antrag aus dem Beamtenverhältnis ausscheiden, um ein Arbeitsverhältnis mit der Aktiengesellschaft einzugehen, verlieren ihre Versorgungsanwartschaft gegenüber dem Dienstherrn; sie sind nach den Vorschriften des Sozialgesetzbuches (SGB VI) in der gesetzlichen Rentenversicherung nachzuversichern. Über die Höhe der Aufwendungen, die der Weg der Nachversicherung erfordert, lassen sich keine verlässlichen Angaben machen. Hierzu müßte eine versicherungsmathematische Studie in Auftrag gegeben werden. Bei der DBP ange stellte Schätzungen gehen von Kosten für die Nachversicherung zwischen 150 000 und 200 000 DM im Einzelfall aus. Eine Nachversicherung aller z. Z. bei der DB vorhandenen Beamten würde einen Betrag erfordern, der schätzungsweise über 20 Mrd. DM liegt. Die Zahl der freiwillig ausscheidenden Beamten der DB wird erfahrungsgemäß sehr gering sein.

Absatz 8

Einzelheiten der Zahlungsabwicklung zwischen Aktiengesellschaft und Bundeseisenbahnvermögen bedürfen einer Vereinbarung zwischen beiden Einrichtungen, die insbesondere wegen ihrer finanziellen Auswirkungen gemäß Absatz 4 der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen bedarf.

Die Vereinbarung über die Personalkostenerstattung ist so auszugestalten, daß sie einen raschen Personalabbau hinsichtlich des Überhangs und ein unternehmerisches Interesse der Deutsche Bahn AG daran bewirkt. Damit soll auch erreicht werden, daß im Hinblick auf die Personalkostenbelastung des Bundeseisenbahnvermögens bei Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen der Deutsche Bahn AG (vgl. Absatz 4 Nr. 2 und Abs. 5) einerseits das vorhandene Rationalisierungspotential voll ausgeschöpft wird, andererseits aber auch ein Mißbrauch der Regelungen des Absatzes 4 Nr. 2 und des Absatzes 5 unter Berufung auf fortbestehende Zwänge aus Unkündbarkeitsregelungen für früheres DB-Personal unmöglich wird. Eine Personalkostenabwälzung auf das Bundeseisenbahnvermögen betreffend Personal, das aus anderen als Rationalisierungsgründen „überzählig“ ist, kann nicht in Betracht kommen. Die Regelung in Absatz 4 Nr. 1 bleibt hiervon unberührt.

Absatz 9

Durch die Vorschrift sollen die Grundlagen für die Berechnung der Personalkostenerstattung (vgl. Ab-

satz 1) für die Aktiengesellschaft nachvollziehbar und interessenneutral festgestellt werden.

Zu § 22

Wesentliches Element der Strukturreform der Bundesbahn und wichtige Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Erfolg der Deutsche Bahn AG ist die Übernahme der sogenannten Altlasten aus dem Bereich des bisherigen Sondervermögens DR durch den Bund. Die vorgesehene Regelung entspricht auch dem Gebot der finanziellen Sanierung der Staatseisenbahnen gemäß Artikel 9 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991, welche bis zum 1. Januar 1993 in nationales Recht zu überführen war.

Absatz 1

Zu den Aufwendungen der Deutsche Bahn AG für die Beseitigung ökologischer Altlasten auf Grundstücken der ehemaligen DR oder ökologischer Belastungen, die von Grundstücken der ehemaligen DR ausgehen, leistet das Bundeseisenbahnvermögen einen finanziellen Beitrag (Nummer 1). Das gleiche gilt für Investitionen im Sachanlagevermögen und Modernisierung von vorhandenen Gegenständen des Sachanlagevermögens sowie erhöhter Materialaufwand für vorhandene Gegenstände im Sachanlagevermögen, die erforderlich sind, um die Rückstände bei der technischen Ausstattung und den Produktivitätsrückstand des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn gegenüber dem bisherigen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn auszugleichen (Nummer 2).

Absätze 2 und 3

Angesichts der für den Bund entstehenden finanziellen Verpflichtung aus der Altlastenregelung von über 100 Mrd. DM sind Wirtschaftlichkeit, Betriebsnotwendigkeit und Plausibilität auf der Basis eines Wirtschaftsplans und einer mittelfristigen fortzuschreibenden Investitions-, Personal- und Finanzplanung auf der Grundlage eines Betriebskonzeptes darzulegen. Diese Rechenschaftspflicht ist von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer zu prüfen und vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen zu genehmigen.

Absatz 4

Um die technischen Einzelheiten der Abwicklung der sogenannten Altlastenregelung sicherzustellen, ist eine Vereinbarung zwischen der Deutsche Bahn AG und dem Bundeseisenbahnvermögen notwendig.

Zu § 23

Vgl. Begründung zu Artikel 1 § 26 ENeuOG

Zu § 24

vgl. Begründung zu Artikel 1 § 28 ENeuOG

Zum Dritten Abschnitt

Zu § 25

Die organisatorische und rechnerische Trennung der drei Bereiche innerhalb der Deutsche Bahn AG entspricht dem Kabinettsbeschluss vom 15. Juli 1992 sowie grundsätzlich den Vorgaben in Artikel 6 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991, welche bis zum 1. Januar 1993 in nationales Recht zu überführen war.

Zu § 26

Zum Mitgliederbestand oder zum Kreis der Begünstigten der betrieblichen Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen der bisherigen Sondervermögen DB und DR (vgl. Artikel 1 § 15 ENeuOG) zählen auch die Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden, in deren Arbeits- bzw. Ausbildungsverhältnisse gemäß § 15 Abs. 2 die Deutsche Bahn AG eingetreten ist. Wegen des Zuschußbedarfs einiger Einrichtungen aus dem Wirtschaftsplan des Bundeseisenbahnvermögens (vgl. Begründung zu Artikel 1 § 15 ENeuOG) ist es für die Wirtschaftsführung des Bundeseisenbahnvermögens erforderlich, daß möglichst bald Klarheit über die Beteiligung oder Anerkennung der Deutsche Bahn AG an diesen Einrichtungen besteht. Deshalb ist eine Erklärungspflicht innerhalb einer bestimmten Frist vorgesehen.

Zu § 27

Die Vorschrift regelt das Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofs.

Zum Vierten Abschnitt

s. Anmerkung in Gesetzestext.

Zu Artikel 3 (Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes)

Zu § 1

Die Verwaltungskompetenz des Bundes in der Eisenbahnverkehrsverwaltung ist durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes auf die klassischen hoheitlichen Aufsichtsaufgaben beschränkt worden. Mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung wird grundsätzlich der Bundesminister für Verkehr beauftragt. Eine Delegation auf andere Stellen neben dem Bundeseisenbahnvermögen (Absatz 2) und dem Eisenbahn-Bundesamt (§ 2 Abs. 1) ist möglich.

Zu § 2

Absatz 1

Zur Entlastung des Bundesministers für Verkehr von Verwaltungsaufgaben wird ein Eisenbahn-Bundes-

amt als Bundesoberbehörde eingerichtet, und zwar möglichst zeitgleich mit der Geschäftsaufnahme der Deutsche Bahn AG (Eintragung im Handelsregister).

Absatz 2

Um den Aufbau der Eisenbahnverkehrsverwaltung an den örtlichen Bedürfnissen der Aufgabenerledigung ausrichten zu können, wird der Sitz des Eisenbahn-Bundesamtes und eventueller Außenstellen nicht durch Gesetz, sondern durch Organisationsakt des Bundesministers für Verkehr festgelegt. Ob die Aufgaben des Amtes an einem Ort oder dezentral (Außenstellen) am zweckmäßigsten erledigt werden, kann erst entschieden werden, wenn Aufgabenumfang und seine Ortsbezogenheit feststehen. Auch soziale Komponenten beim Personal (Vermeidung von Umzügen in größerem Ausmaß) sind dabei zu berücksichtigen.

Absatz 3

Um die Arbeitsfähigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes von vornherein zu gewährleisten, wird es mit Sachmitteln aus dem Bestand des Bundeseisenbahnvermögens ausgestattet. Da es sich um die Zuordnung von Sachmitteln innerhalb des Bundeseisenbahnvermögens handelt, ist eine Abrechnung entbehrlich.

Absatz 4

Zu Beginn der Tätigkeit der Bundesoberbehörde wird Personal des Bundeseisenbahnvermögens auf Grund von Entscheidungen im Einzelfall (Versetzung oder Abordnung mit dem Ziel der Versetzung) im Eisenbahn-Bundesamt tätig (vgl. auch Artikel 2 § 13 Abs. 2 ENeuOG). Die Bildung von Personalvertretungen in der neuen Behörde richtet sich nach §§ 21, 22 BPersVG.

Absätze 5 und 6

Für die Angestellten und Arbeiter im künftigen Eisenbahn-Bundesamt sind die Tarifverträge anzuwenden, die auch für die Arbeitnehmer in den übrigen Bundesoberbehörden gelten. Dies sind im wesentlichen der Bundes-Angestelltentarifvertrag (BAT) und der Mantel-Tarifvertrag für Arbeiter des Bundes (MTB II). Die Versetzung von Angestellten des Bundeseisenbahnvermögens zum Eisenbahn-Bundesamt erfolgt unter Wahrung des Besitzstandes der Gehälter und Löhne unter Anrechnung von Vergütungs- und Lohnerhöhungen aus Anlaß von Höhergruppierungen, Aufstieg und allgemeinen Lohnerhöhungen. Die persönliche Zulage kann nicht unbefristet weitergewährt werden, da es nur um die Wahrung des Besitzstandes geht.

Absatz 7

Die Bestimmung legt die Leitung der Behörde durch einen Präsidenten fest.

Zu § 3

Absatz 1

Gemäß Artikel 5 § 5 Abs. 6 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) ist für den Eisenbahnverkehr auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, soweit er durch Eisenbahnen des Bundes oder nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz im Ausland durchgeführt wird, das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde grundsätzlich zuständig. Ausnahmen ergeben sich aus Artikel 5 § 5 Abs. 3 ENeuOG. Diese Regelung wird in Absatz 1 zur Klarstellung wiederholt.

Absatz 2

Die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben, die bisher der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn als Behörden oblagen, erfolgt künftig im Eisenbahn-Bundesamt. Dazu gehört die Planfeststellung und die Ausübung der Eisenbahnaufsicht. Neu hinzukommt die Befugnis zur Erteilung und zum Widerruf einer Betriebsgenehmigung gemäß Artikel 5 § 6 und § 7 ENeuOG und die Vorbereitung von Vereinbarungen gemäß Artikel 4 § 3 Abs. 2 ENeuOG. Um bei neu hinzukommenden Aufgaben nicht regelmäßig den Aufgabenkatalog durch Gesetzesänderung anpassen zu müssen, ist in Nummer 4 eine Auffangregelung für Aufgaben geschaffen, die das Eisenbahn-Bundesamt nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen erfüllen soll. Satz 2 stellt den Übergang der bis zur Errichtung des Amtes im Verwaltungsbereich des Bundeseisenbahnvermögens wahrgenommenen Aufgaben auf das Amt sicher.

Absatz 3

Zur Straffung des Verfahrens ist das Eisenbahn-Bundesamt sowohl Planfeststellungs- als auch Anhörensbehörde für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Dies entspricht der Regelung in § 14 WaStrG.

Absatz 4

Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 des geltenden AEG können Landesregierungen die Eisenbahnaufsicht ganz oder teilweise der Deutschen Bundesbahn übertragen. Diese übernimmt sie dann nach Weisungen und für Rechnung dieses Landes. Das betreffende Land trägt die vollen Kosten der vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführten Eisenbahnaufsicht. Diese Regelung wird übernommen, wobei an die Stelle der DB das Eisenbahn-Bundesamt tritt.

Absatz 5

Die Vorschrift stellt klar, daß für Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes Gebühren und Auslagen erhoben werden. Die Kostenregelung für die im Auftrag eines Landes durchgeführte Eisenbahnaufsicht (Abs. 4) bleibt davon unberührt.

Zu § 4

Zur Zeit wird die hoheitliche technische Aufsicht im Bereich der DB und der DR von den Behörden der DB (auch im Bereich der DR) selbst vorgenommen. Es ist daher sachgerecht, diese Aufsicht zunächst dem Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen, das auch das entsprechende Personal übernimmt. Für die Zukunft kann nicht ausgeschlossen werden, daß es wirtschaftlicher ist, diese Aufgabe Dritten (z. B. technischen Überwachungsvereinen, privaten Sachverständigen, der Eisenbahnindustrie oder auch der Deutsche Bahn AG selbst) zu übertragen. Daher wurde eine entsprechende Verordnungsermächtigung aufgenommen.

Zu Artikel 4 (Gesetz über den Bau und die Finanzierung der Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes)

Das Eigentum an Schienenwegen und an den für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen (Betriebsanlagen der Eisenbahn) wird auf die Deutsche Bahn AG übertragen (Artikel 1 §§ 20 bis 25 ENeuOG). Damit obliegen der Deutsche Bahn AG alle sich aus der Eigentümerstellung ergebenden Rechte und Pflichten. Um Entgelte für die Nutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur erzielen zu können, muß sie diese erhalten. Dies reicht von Maßnahmen der laufenden Unterhaltung bis hin zu Ersatzinvestitionen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz.

Über das privatwirtschaftliche Interesse an einer funktionierenden Eisenbahninfrastruktur hinaus besteht auch ein Bundesinteresse am Ausbau und Erhalt einer angemessenen Eisenbahninfrastruktur. Daher kann der Bund nach diesem Gesetz im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Investitionen in Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes fördern.

Zu § 1

Absatz 1

Der Begriff Investitionen umfaßt alle Maßnahmen, die nach handelsrechtlichen Grundsätzen in der Bilanz eines Unternehmens zu aktivieren sind. Dazu gehören z. B. der Streckenneubau für den Nah- und Fernverkehr, die Verlegung zusätzlicher Gleise an vorhandenen Strecken, die Elektrifizierung von Strecken, die Erweiterung und der Neubau von Stellwerken oder Rangierbahnhöfen, die Modernisierung von Anlagen sowie Ersatzinvestitionen. Nicht gefördert werden sollen nach diesem Gesetz Maßnahmen der laufenden

Unterhaltung und der Instandsetzung. Die Finanzierung der Investitionen steht unter dem Vorbehalt, daß eine Finanzierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel möglich ist. Insoweit besteht eine Parallele zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG).

Absatz 2

Neben einer finanziellen Förderung von Investitionen nach diesem Gesetz soll die Finanzierung gemäß § 11 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bestehen bleiben. Beide Förderungsmöglichkeiten stehen nebeneinander. Damit können auch Investitionen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs nach Maßgabe des Schienenwegeausbaugesetzes finanziert werden. Investitionen werden in den Bedarfsplan auch dann aufgenommen, wenn sie nach § 11 GVFG finanziert werden. Durch die Bestimmung wird darüber hinaus klargestellt, daß die Finanzierung durch den Bund die Finanzierung durch andere Gebietskörperschaften (Länder, Kreise, Städte) oder Dritte nicht ausschließt.

Absatz 3

Der Begriff des Schienenweges entspricht dem des Artikels 5 § 15 ENeuOG. Zur Festlegung der Förderfähigkeit ist es nicht erforderlich, daß ein Planfeststellungsverfahren für die zu fördernde Maßnahme tatsächlich durchgeführt wird, da sonst alle Maßnahmen, bei denen von einer Planfeststellung abgesehen wird, nicht gefördert werden könnten. Entscheidend ist daher die Möglichkeit der Planfeststellung. Damit werden die förderungsfähigen Investitionen sachgerecht von den übrigen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur getrennt.

Zu § 2

Wie das Netz der Bundesfernstraßen gemäß Fernstraßenausbaugesetz soll auch das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes nach einem Bedarfsplan ausgebaut werden. In den Bedarfsplan aufgenommen werden nicht alle Investitionen, sondern nur Bau- und Ausbaumaßnahmen. Mit der Aufnahme dieser Investitionen in den Bedarfsplan wird im Planfeststellungsverfahren nur noch über die Art und Weise des Baus oder Ausbaus entschieden, da der Bedarf an Schienenwegen mit diesem Gesetz vom Gesetzgeber verbindlich festgestellt ist. Dies entspricht der Regelung in § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG.

Zu § 3

Absatz 1

Ebenso wie beim Ausbau des Netzes der Bundesfernstraßen gemäß Fernstraßenausbaugesetz erfolgt der Bau und Ausbau von Schienenwegen nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind. Im Bedarfsplan wird

unterschieden nach den Stufen „Vordringlicher Bedarf“ sowie „Weiterer Bedarf“. Auf der Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung 1992 umfaßt der „Vordringliche Bedarf“ 54 Maßnahmen mit einem Bauvolumen von insgesamt rund 129 Mrd. DM. Der „Weitere Bedarf“ umfaßt 7 Maßnahmen mit einem Bauvolumen von rund 12,5 Mrd. DM. (Anm.: Der Bundesverkehrswegeplan 1992 wird z. Z. im Deutschen Bundestag beraten; Änderungen sind nicht auszuschließen).

Absatz 2

Satz 1

Wird eine Investition in den Bedarfsplan aufgenommen, so ist damit noch nicht über den Bau entschieden. Das geschieht erst mit dem Abschluß einer Vereinbarung zwischen der Eisenbahn, deren Schienenweg gebaut oder ausgebaut werden soll, und der Körperschaft (oder dem Dritten), die den Bau oder Ausbau finanziert. In dieser Vereinbarung sind Fragen der Durchführung der Baumaßnahmen nach dem Bedarfsplan und ihrer Finanzierung zu regeln. In der Mehrzahl der Fälle wird der Bund die finanzierende Körperschaft sein. Da eine Beteiligung anderer Körperschaften oder Dritter an der Finanzierung nicht ausgeschlossen ist, wären diese in die Finanzierungsvereinbarung miteinzubeziehen.

Die Tätigkeiten der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH und der Planungsgesellschaft Hannover — Berlin mbH bleiben hiervon unberührt.

Satz 2

Solange eine Eisenbahn des Bundes sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt als auch Schienenwege betreibt, wie die Deutsche Bahn AG in den ersten drei Jahren nach ihrer Gründung (vgl. Artikel 2 § 2 Abs. 1 ENeuOG), kann sie — als Entgelt für Eisenbahnverkehrsleistungen — Einnahmen erzielen, die über das Entgelt für die Nutzung des Schienenweges hinausgehen. Um das Gesamtinteresse der Eisenbahn an einer Strecke im Hinblick auf die in § 5 getroffenen Regelungen neutral zu erfassen, ist die Überprüfung gegebenenfalls unter Beteiligung eines Wirtschaftsprüfers vorgesehen. Die Finanzvereinbarung kann danach gemäß Satz 3 geändert werden.

Satz 3

Die Vorschrift enthält Regelungen für Vertragsanpassungen. Sie wurde § 60 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nachgebildet. Insbesondere soll der Fall vermieden werden, daß sich eine Vertragspartei einseitig von der Vereinbarung lösen kann, wenn bereits Bauwerke errichtet worden sind, ohne daß das Schicksal der Bauwerke geklärt ist. Gegebenenfalls müssen die Vertragsparteien eine Anpassung der Vereinbarung in der Weise vornehmen, daß festgelegt wird von wem und auf wessen Kosten die bereits

errichteten Bauwerke rückzubauen sind, wenn auf die Durchführung der vereinbarten Maßnahme kein Wert mehr gelegt wird.

Absatz 3

An Baumaßnahmen, die in den Bedarfsplan aufgenommen wurden, besteht ein vorrangiges öffentliches Interesse. Nur für diese werden Finanzvereinbarungen gemäß § 3 Abs. 2 abgeschlossen.

Andere Baumaßnahmen, z. B. kleinere Maßnahmen, können daneben gleichwohl durchgeführt werden. Vorrangig sind jedoch die Baumaßnahmen im Bedarfsplan. Daher sind andere Baumaßnahmen auf diese abzustimmen. Die Regelung entspricht § 3 FStrAbG.

Zu § 4

Sind Schienenwege in den Bedarfsplan aufgenommen und steht ein Bundesinteresse am Bau dieser Schienenwege fest, so finanziert der Bund grundsätzlich den Bau oder den Ausbau. Hat daneben die Eisenbahn selbst ein eigenes unternehmerisches Interesse an Bau oder Ausbau, so soll der Bund nicht die vollen Kosten tragen, sondern das Unternehmen zur Rückzahlung verpflichtet sein, da der Schienenweg im Eigentum der Eisenbahn steht und einen wesentlichen Teil ihres bilanzierungspflichtigen Vermögens bildet. Die Rückzahlung bemißt sich grundsätzlich nach der Höhe der jährlichen Abschreibungen auf den vom Bund finanzierten Schienenweg. Der Bund finanziert auf diese Weise lediglich vor und übernimmt die Zinslast. Einzelheiten werden in der gemäß § 3 Abs. 2 abzuschließenden Vereinbarung festgelegt.

Es wird häufig der Fall sein, daß sich für die Eisenbahn als Aktiengesellschaft insbesondere Investitionen in den Streckenausbau, auch ohne Zinsen, betriebswirtschaftlich nicht voll rechnen. Eine Rückzahlungsverpflichtung der verdienten Abschreibung ist jedoch sachgerecht. Daher ist vorgesehen, daß eine Finanzierungsvereinbarung den entsprechenden Inhalt haben kann.

Zu § 5

Absatz 1

Die Regelung bezieht sich auf § 2 und stellt klar, daß Ersatzinvestitionen nicht in den Bedarfsplan aufgenommen werden.

Absatz 2

Da bei der Finanzierung von Ersatzinvestitionen die gleichen Interessenlagen auftreten wie bei Bau- und Ausbaumaßnahmen, wird auf die Regelung des § 4 verwiesen. Die Verweisung auf § 3 Abs. 2 stellt sicher,

daß auch für die Durchführung und Finanzierung von Ersatzinvestitionen, Vereinbarungen zu schließen sind.

Zu § 6

Wie nach dem Fernstraßenausbaugesetz ist nach Ablauf von jeweils fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlichen Entwicklung anzupassen ist. Die Anpassung erfolgt durch Gesetz. Um zu einer sachgerechten Aufteilung der Kosten gemäß § 4 zu kommen, ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes zunächst das unternehmerische Interesse an einer Investition festzustellen. Danach kann das Interesse des Bundes an dieser Investition ermittelt werden.

Zu § 7

Diese Bestimmung entspricht § 7 FStrAbG.

Zu Artikel 5 (Allgemeines Eisenbahngesetz)

Zu § 1

Absatz 1

Absatz 1 legt den Anwendungsbereich des Gesetzes fest. Die Regelung entspricht § 1 Abs. 1 des geltenden Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Die Eisenbahnen werden gegenüber anderen Schienenbahnen unter Zugrundelegung technischer und betrieblicher Gesichtspunkte abgegrenzt. Der Begriff „Schienenbahnen“ ist ein Oberbegriff und umfaßt alle spurgebundenen Verkehrssysteme.

Für die „Eisenbahnen des Bundes“ hat der Bund die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz (Artikel 73 Nr. 6a GG — neu —), für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen und für alle Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen sind, die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz (Artikel 74 Nr. 23 GG). Für alle Eisenbahnen werden durch das AEG für die Einheit des Eisenbahnwesens wichtige Fragen bundeseinheitlich geregelt. Soweit das AEG keine Regelungen trifft, gelten für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die Eisenbahngesetze der Länder.

Absatz 2

Die Regelung entspricht § 8 Abs. 1 des geltenden AEG sowie § 7 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) und § 37 Binnenschiffsverkehrsgesetz (BinSchVG). Die Gründe, die in den Jahren 1951, 1952 und 1953 für die Schaffung einer solchen Bestimmung maßgebend waren, bestehen unverändert fort. Als zusätzlicher Normadressat sind die Landesregierungen aufgenommen, da gerade im Bereich des Gesetzesvollzuges nachhaltig und wirksam auf gleiche Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern hingewirkt

werden kann (z. B. bei der Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten).

Zu § 2

Absatz 1, 2, und 3

Bislang wurde mit dem Begriff „Eisenbahn“ das technische System Rad/Schiene und die zugehörigen Träger (Sondervermögen oder privat-rechtlich organisierte Unternehmen) als Einheit beschrieben. Das Recht der Europäischen Gemeinschaften (EG) gibt hierzu durch Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft neue Abgrenzungen und Definitionen vor. Terminologisch verbindlich sind die Begriffe der Richtlinie allerdings nicht.

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

- „Eisenbahnunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen auf jeden Fall die Traktion sicherstellen muß;
- „Betreiber der Infrastruktur“ jede öffentliche Einrichtung oder jedes Unternehmen, dem insbesondere die Einrichtung und die Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Führung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme übertragen sind.

Diese Unterscheidung (nicht die sprachlichen Begriffe selbst) ist Grundlage auch für die Begriffsbestimmungen in diesem Gesetz. Der Begriff „Eisenbahn“ wird jedoch beibehalten, um einerseits das Rad/Schiene-System Eisenbahn von anderen Schienenbahnen abzugrenzen und zugleich einen sprachlich knappen Oberbegriff für „Eisenbahnunternehmen“ und „Betreiber der Infrastruktur“ im Sinne der EG-Richtlinie für die Formulierung von Vorschriften bereitzustellen, in denen eine Unterscheidung zwischen diesen beiden Bereichen nicht erforderlich ist.

Dementsprechend bestimmt Absatz 1 in sprachlich präziserer Weise, daß Eisenbahnen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind. Dabei ist das Wort „oder“ nicht als „entweder-oder“ zu verstehen, sondern als „und/oder“.

Der Begriff „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ in diesem Gesetz und „Eisenbahnunternehmen“ im Sinne der EG-Richtlinie entsprechen sich weitgehend. Dies wird durch die Definition in Absatz 2 verdeutlicht. Nicht übernommen aus der Begriffsbestimmung der EG-Richtlinie wird die Einschränkung, daß es sich um ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nur handelt, wenn seine Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen besteht. Nach deutschem Gewerberecht, und hierzu zählt auch dieses Gesetz, unterliegt ein Unternehmen dem jeweils spezifischen Gewerberecht, wenn eine seiner Geschäftstätigkeiten zu dem entsprechenden Gewerbe zählt; es muß sich

nicht um die Haupt- oder überwiegende Tätigkeit des Unternehmens handeln.

Um die Begriffe sprachlich anzugleichen, wurde der in der Richtlinie verwendete Begriff „Betreiber der Infrastruktur“ in den Eisenbahngesetzen durch „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ ersetzt. Die Definition in Absatz 3 Satz 1 entspricht inhaltlich der in Artikel 3, zweiter Anstrich der EG-Richtlinie.

Auch der Begriff „Eisenbahninfrastruktur“ entspricht weitestgehend dem in Artikel 3, dritter Anstrich der EG-Richtlinie verwendeten Begriff. Darüber hinaus werden jedoch auch Empfangsgebäude, Fahrkartenausgaben und Güterabfertigungen einschließlich ortsfester und beweglicher Einrichtungen, die dem Verkaufs-, Abfertigungs- oder Verladegeschäft dienen, wie Fahrkartendrucker, Gepäckkarren, Gabelstapler oder Kräne, der Geschäftstätigkeit der Eisenbahninfrastruktur zugeordnet, sofern sie jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. dessen Kunden (Verlader, Reisende) zur Verfügung stehen. 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 der Eisenbahninfrastruktur miteinbezogen. Dies ist verkehrspolitisch geboten, um den diskriminierungsfreien Zugang der Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Netz anderer Eisenbahnen zu sichern. Die Kosten für die Beschaffung, die laufende Unterhaltung und den Betrieb finden damit Eingang in die Preiskalkulation für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur. Diese Preiskalkulation ist damit einheitlich gegenüber jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Absatz 4

Der Begriff „Internationale Gruppierung“ entspricht dem gleichlautenden Begriff in Artikel 3 der EG-Richtlinie.

Absatz 5

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird funktional definiert. Maßgebend ist zunächst die Zweckbestimmung oder Aufgabenstellung, die das betreibende Unternehmen seinen Zügen beimißt. In der Mehrzahl der Fälle wird die Zuordnung der einzelnen Zuggattungen (in der Unternehmenssprache der DB „Produkte“) zum Fern- oder Nahverkehr problemlos sein. Die Bezeichnung einzelner Zuggattungen unterliegt jedoch ständigen Veränderungen. Deshalb kommt eine konkrete Aufzählung einzelner z. Z. vorhandener Zuggattungen im Gesetz nicht in Betracht. Eine solche Aufzählung, wie sie als Begriffsbestimmung in § 61 des geltenden Schwerbehindertengesetzes (SchwbG) enthalten ist, würde zu häufigen Gesetzesanpassungen führen. In Zweifelsfällen der Zuordnung soll daher die Beförderungsleistung beziehungsweise die Reisedauer in der Mehrzahl der Beförderungsfälle in den betreffenden Zügen maßgebend sein. Diese Abgrenzung entspricht der Regelung

in § 61 Abs. 1 Nr. 2 SchwbG (Omnibuslinienverkehr). Zugrundegelegt werden dabei nicht nur die im jeweiligen Zug zurückgelegte Reiseentfernung bzw. Reisedauer, sondern die Gesamtbeförderungsweite und Reisedauer in allen während einer Reise mit der Eisenbahn benutzten Zügen (z. B. Benutzung eines Nahverkehrszuges und eines IC-Zuges über eine Gesamtweite von 85 km; wenn davon 6 km auf den Nahverkehrszug entfallen, fällt dieser Beförderungsfall nicht unter den Nahverkehrsbegriff im Sinne des Absatzes 5). Satz 3 konkretisiert die in Artikel 1 Abs. 2 der genannten EG-Verordnung genannten Begriffe „Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr“ als SPNV im Sinne der Sätze 1 und 2.

Absatz 6

Die Regelung gibt eine Definition des Begriffs „Eisenbahnen des Bundes“ sowie „Unternehmen des Bundes“ in Anlehnung an Artikel 73 Nr. 6a GG — neu —. Sie entspricht der Definition in dem inzwischen aufgehobenen § 45a Abs. 4 PBefG.

Absatz 7

Die Regelung entspricht § 1 Abs. 2 des geltenden AEG. Bei Schienenbahnen im Bundeseigentum entscheidet der Bundesminister für Verkehr, ob eine Eisenbahn im Sinne dieses Gesetzes vorliegt. Bei nichtbundeseigenen Schienenbahnen entscheiden die obersten Landesverkehrsbehörden.

Zu § 3

Absatz 1

Die Regelung ist § 2 Abs. 1 des geltenden AEG nachgebildet. Künftig dienen Eisenbahnverkehrsunternehmen nur dann dem öffentlichen Verkehr, wenn sie gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und — wie bisher — jedermann sie nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann. Für Eisenbahninfrastrukturunternehmen gilt sinngemäß das Gleiche. Diesen Einschränkungen zufolge gehören Werksbahnen, Anschlußbahnen und eventuell auch Museumsbahnen nicht zu den Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Dies gilt auch für Verkehre von Unternehmen, die unter Nutzung eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnnetzes lediglich eigene Produkte unter Ausschluß von Drittverladern zwischen verschiedenen Produktionsstätten befördern (Werkverkehr).

Absatz 2

Die Regelung ist § 2 Abs. 2 des geltenden AEG nachgebildet. Die Entscheidungskompetenz darüber, ob eine Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr dient, schließt die Entscheidungskompetenz darüber ein, ob sie diese Eigenschaft verloren hat.

Zu § 4

Die Vorschrift ist § 4 des geltenden Bundesbahngesetzes (BbG) nachgebildet. Sie enthält jedoch keine Betriebspflicht im bisherigen Verständnis, Eisenbahnverkehr betreiben zu müssen, sondern nur die Verpflichtung der Eisenbahnen, die genannten Anlagen und Gegenstände sicher zu konstruieren und zu bauen bzw. bauen zu lassen sowie ihren Betrieb so zu gestalten, daß die Betriebssicherheit nicht beeinträchtigt wird. Das gilt z. B. für die Arbeits- und Fahrzeiten von Betriebsfahrzeugführern, denen genügend Ruhepausen eingeräumt werden müssen. Die Sicherheitsanforderungen für den Betrieb können im einzelnen in Rechtsverordnungen geregelt werden wie bisher schon z. B. in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und in der Eisenbahn-Signalordnung (ESO).

Zu § 5

Absatz 1

Die Regelung entspricht § 5 Abs. 1 des geltenden AEG. Über Eisenbahnen des Bundes sowie über Eisenbahnen mit Sitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland führt der Bundesminister für Verkehr die Aufsicht, über die übrigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen führen die Länder die Aufsicht. Die Eisenbahnaufsicht kann durch eine Landesregierung dem Eisenbahn-Bundesamt (nach geltendem Recht — § 5 Abs. 1 AEG, § 51 BbG — der Deutschen Bundesbahn) übertragen werden. Dieses nimmt dann insoweit eine Aufgabe des Landes wahr. Es untersteht dann auch den Weisungen des Landes und nicht denen des Bundesministers für Verkehr. Die Kosten dieser Auftragsverwaltung des Bundes für ein Land trägt das jeweilige Land.

Absatz 2

Berührt eine nichtbundeseigene Eisenbahn das Gebiet mehrerer Länder, so können die Länder eine Vereinbarung darüber abschließen, welches Land die Aufsicht führt. Wird eine Vereinbarung nicht geschlossen, so führt — wie nach § 5 Abs. 2 des geltenden AEG — das Land die Aufsicht, in dem die Eisenbahn ihren Sitz hat.

Absatz 3

Satz 1 bestimmt generell, das Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für nichtbundeseigene Eisenbahnen von den Landesregierungen bestimmt werden. Dies hat insbesondere Bedeutung für Erteilung und Widerruf der Genehmigung (§§ 6, 7).

Satz 2 regelt die Ausnahme von dem Grundsatz der Aufsicht über Eisenbahnen des Bundes durch den Bund. Da die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV der bisherigen Bundeseisenbahn ab einem bestimmten Zeitpunkt auf die Länder übergeht (vgl.

Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes — Artikel 143a Abs. 3 — neu —), muß auch die Tarifhoheit im Bereich des SPNV von Eisenbahnen des Bundes (Nummer 1) bei den Ländern liegen. Gleiches gilt für die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates im SPNV der Eisenbahnen des Bundes (Nummer 2) (s. auch Artikel 87e Abs. 1 Satz 2 GG — neu — sowie § 13 Abs. 1 Satz 2 dieses Gesetzes).

Die Verwaltungszuständigkeit der Länder im Bereich des SPNV muß sich folgerichtig auch auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland erstrecken, da künftig nicht auszuschließen ist, daß solche Unternehmen in Grenzgebieten (z. B. Euregio Saar-Westpfalz-Lothringen-Luxemburg) SPNV im Bundesgebiet auf der Grundlage einer Vereinbarung mit den zuständigen Behörden eines Landes betreiben.

Absatz 4

Tarife des SPNV der Eisenbahnen des Bundes oder auch von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland müssen hinsichtlich ihres Anwendungsbereiches nicht auf das Gebiet eines Landes begrenzt sein, sondern können im Gebiet mehrerer aneinander angrenzender Länder gelten. Deshalb ist eine Regelung erforderlich, die die örtliche Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde festlegt. Dies geschieht in Anlehnung an § 11 Abs. 3 und 4 PBefG.

Absatz 5

Durch diesen Absatz wird sichergestellt, daß die Arbeitsschutzvorschriften bei Bahnunternehmen grundsätzlich von denselben Behörden überwacht werden wie bei anderen Betrieben auch. Eine Sonderstellung für Eisenbahnen kann jedoch im Hinblick auf bahnspezifische Tatbestände gerechtfertigt sein. Demgemäß kann für Schienenfahrzeuge und für Anlagen, die der unmittelbaren Sicherstellung des Betriebsablaufs dienen, durch Rechtsverordnung die Zuständigkeit auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen werden. Zu den Arbeitsschutzvorschriften, deren Einhaltung und Beachtung zu überwachen ist, zählen auch die auf Grund einer Verordnung nach § 24 Abs. 2 zu regelnden Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals.

Absatz 6

Hiermit wird die sonst bestehende Lücke für Verkehre ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bundesgebiet geschlossen, soweit es sich um einen Güter- oder Schienenpersonenfernverkehr handelt. Da überwiegend das Schienennetz von Eisenbahnen des Bundes befahren werden dürfte, ist die Zuständigkeit einer Bundesbehörde zweckmäßig (vgl. auch Artikel 87e Abs. 2 GG — neu —).

Zu § 6

Die Öffnung der Schienennetze (s. § 12) macht es erforderlich, bundeseinheitlich die Voraussetzungen für die Aufnahme und die Beendigung einer gewerblichen Tätigkeit als Eisenbahn zu treffen. Dies gilt zumindest für Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (s. § 3).

Absatz 1

Wer als natürliche oder juristische Person eine Eisenbahn, die dem öffentlichen Verkehr dient, betreiben will, bedarf der Genehmigung (Satz 1). Dies galt bislang schon nach den Landeseisenbahngesetzen für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen und gilt künftig für alle Eisenbahnen. Dieser Grundsatz entspricht den übrigen Verkehrsgewerbeetzen wie GüKG, Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Ein Bedürfnis für eine bundeseinheitliche Regelung auch für Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, besteht nicht (Satz 2).

Absatz 2

Die Regelung enthält die Kriterien, nach denen eine Genehmigung erteilt werden kann. Die Vorschrift ist § 10 Abs. 1 GüKG und § 13 PBefG sowie den diesen Vorschriften zugrundeliegenden EG-Richtlinien nachgebildet. Darin sind ebenfalls die Kriterien Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung gefordert und im einzelnen in vergleichbarer Weise ausgestaltet. Insbesondere die finanzielle Leistungsfähigkeit soll eine sichere Betriebsdurchführung gewährleisten.

Absatz 3

Auch für vorhandene konzessionierte Unternehmen ist eine Genehmigung zu erteilen. Hierfür gilt ein vereinfachtes Verfahren. Für Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen als auch Schienenwege betreiben, ist die Genehmigung jedoch nicht deckungsgleich mit der bislang erteilten Konzession.

Die bisherige Konzession verleiht das ausschließliche Recht zum Bau und Betrieb eines bestimmten Schienenweges. Sie schließt das Recht zur alleinigen Nutzung dieses Schienenweges ein. Im Rahmen einer Genehmigung nach diesem Gesetz muß künftig Dritten das Recht zur Nutzung der Schienenwege eingeräumt werden. Dies ist keine wesentliche Beeinträchtigung der Rechtsstellung der vorhandenen, konzessionierten Eisenbahnen, da sie für die Netzöffnung für Dritte einen doppelten Ausgleich erlangen: Zum einen ist für die Nutzung ihrer Schienenwege ein Entgelt zu entrichten, zum anderen können sie selbst Schienenwege Dritter nutzen. Es handelt sich daher nicht um eine Enteignung oder einen enteignungsähnlichen Eingriff bezüglich bestehender Konzessionen.

Absatz 4

Diese Vorschrift legt fest, wer Antragsteller sein kann. Darüber hinaus bestimmt sie die Voraussetzungen für die Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit als Eisenbahnunternehmen innerhalb der EG. Die Niederlassungsfreiheit gilt nur für Staatsangehörige aus Mitgliedstaaten der EG.

Absatz 5

Diese Bestimmung regelt die erforderliche Abstimmung zwischen Landes- und Bundesbehörden.

Zu § 7

Die Bestimmungen über den Widerruf der Genehmigung sind § 25 PBefG nachgebildet. Die Genehmigungsvoraussetzungen des § 6 Abs. 2 müssen in ihrer Gesamtheit jederzeit gegeben sein. Absatz 3 entspricht § 6 Abs. 5.

Zu § 8

Mit dieser Regelung wird Artikel 4 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates in nationales Recht überführt. Bei konsequenter Anwendung bedeutet dies eine rechtliche Verselbständigung aller Eisenbahnen und die Aufgabe sogenannter Regie- oder Eigenbetriebe.

Zu § 9

Absatz 1

Mit dieser Regelung wird Artikel 6 Abs. 1 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates in nationales Recht überführt. Damit wird über die verpflichtenden Vorgaben der Richtlinie hinausgegangen, da auch die in Artikel 2 Abs. 2 der Richtlinie genannten Eisenbahnen erfaßt werden. Das Verbot des Transfers von Finanzmitteln zwischen Transportbereich und Infrastrukturbereich soll unter dem Gesichtspunkt der Wettbewerbs- und Chancengleichheit in einem zugangsfreien Eisenbahnverkehrsmarkt jede Art von Subventionen zwischen beiden Bereichen und damit Diskriminierungen Dritter und Wettbewerbsverzerrungen vermeiden.

Absatz 2

Die Grundsätze des Absatzes 1 werden für Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, nur verpflichtend, wenn diese ihre Schienenwege anderen Unternehmen für den öffentlichen Eisenbahnverkehr öffnen. Die Kalkulation des Nutzungsentgeltes zwingt zu einer rechnerischen Trennung von Transport und Fahrwegbetrieb.

Absatz 3

Absatz 3 wiederholt die Vorgaben in Artikel 1 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates hinsichtlich der organisatorischen und rechnerischen Trennung von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Bereichen innerhalb eines Eisenbahnverkehrsunternehmens. Zugleich wird klargestellt, daß diese Vorgaben auch dann zu beachten sind, wenn gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht auferlegt, sondern vertraglich vereinbart werden. Darüber hinaus wird in den Sätzen 3 und 4 die EG-Regelung hinsichtlich des Rechnungswesens konkretisiert.

Zu § 10

Mit dieser Vorschrift wird die bisher für den Bereich des Personenverkehrs nur in § 2 Abs. 1 der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) normierte Beförderungspflicht in ein Gesetz übernommen. Der auf eine Beförderungspflicht im Personenverkehr beschränkte Wortlaut entspricht dem des § 2 Abs. 1 der geltenden EVO. Er berücksichtigt darüber hinaus § 459 i. V. m. § 453 des geltenden HGB. Die Beförderungspflicht im Güterverkehr wird aufgehoben (vgl. Artikel 6 Abs. 42 und 130). Die Beibehaltung der Betriebspflicht im Eisenbahnpersonenverkehr führt nicht zu wirtschaftlichen Nachteilen für das Unternehmen oder zu einer Einschränkung unternehmerischen Handelns. Sie ist geboten im Hinblick auf die Gleichbehandlung der Verkehrsträger (vgl. § 21 PBefG, § 21 Abs. 2 LuftVG) sowie im Hinblick auf gemeinsame Verkehrsangebote von Eisenbahnen und Straßenverkehrsunternehmen in Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften. Die Betriebspflicht besteht unabhängig von der Rechtsform des Unternehmens.

Zu § 11

Absatz 1

Die Vorschrift enthält die Definition des Begriffs „Tarif“. Sie gilt für den Personenverkehr ebenso wie für den Güterverkehr.

Absatz 2

Die Regelung in Satz 1 normiert die Tarifpflicht im Personenverkehr der öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen, d. h. die Verpflichtung, Tarife aufzustellen. Die Regelung entspricht § 6 Abs. 1 der geltenden EVO, der durch Artikel 6 Abs. 130 aufgehoben wird. Aus der Tarifpflicht als solcher entstehen ebenfalls keine wirtschaftlichen Nachteile oder Einschränkungen unternehmerischen Handelns. Auch in diesem Bereich gelten entsprechende Regelungen im gewerblichen Straßenpersonenverkehr und in der Luftfahrt (vgl. § 39 PBefG, § 21 LuftVG).

Satz 2 entspricht § 6 Abs. 3 Satz 1 der geltenden EVO, der ebenfalls durch Artikel 6 Abs. 130 aufgehoben wird.

Absatz 3

Diese Bestimmung enthält eine Begriffsdefinition für Tarife im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die in erster Linie auf eine Entfernung und nur unter der genannten Voraussetzung auf die Art der benutzten Züge abstellt. Die Definition ist im Hinblick auf die Genehmigungspflicht für Tarife im SPNV erforderlich.

Absatz 4

Die Regelung normiert die Tarifgenehmigungspflicht in Anlehnung an § 6 Abs. 3 des geltenden AEG und § 16 Abs. 1 des geltenden BbG. Genehmigungspflichtig sind Beförderungsentgelte als Teil des Tarifs nur im SPNV. Beförderungsbedingungen als Teil des Tarifs sind stets genehmigungspflichtig, also auch im Schienenpersonenfernverkehr und im Güterverkehr, und zwar im Hinblick auf das öffentliche Interesse an den darin enthaltenen Haftungsregelungen. Durch die Tarifgenehmigung soll ein Interessenausgleich zwischen Unternehmen und Kunden gewährleistet werden. Die Tarifhoheit liegt grundsätzlich bei den Ländern. Mit Satz 4 wird die in § 16 Abs. 3 des geltenden BbG enthaltene Regelung für alle öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeführt.

Absatz 5

Die Tarifgenehmigung kann als Einzelgenehmigung oder als Rahmengenenehmigung (Erhöhungen und Absenkungen um bis zu X%) erteilt werden. Satz 2 greift die in § 16 Abs. 2 des geltenden BbG enthaltene Regelung (Fiktion der Tarifgenehmigung durch Fristablauf) für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen auf.

Absatz 6

Satz 1 regelt durch Verweisung auf das EG-Recht die Gründe für die Versagung einer Tarifgenehmigung sowie für die Änderung von Tarifen im Schienenpersonenverkehr auf Verlangen der Behörde.

Satz 2 umschreibt in allgemeiner Form die Versagungsgründe hinsichtlich einer Genehmigung von Beförderungsbedingungen im Personen- und Güterverkehr.

Absatz 7

Die Bestimmung übernimmt die Regelung des § 2 Abs. 5 und 6 der geltenden EVO in das AEG.

Zu § 12

§ 12 enthält eine allgemeine verkehrspolitische und eisenbahnpolitische Neuorientierung von großer Tragweite. Erstmals wird mit der Öffnung der Schienennetze die Möglichkeit des Wettbewerbs auf Schie-

nenwegen unter mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen eröffnet. Damit wird zugleich die Vorgabe in Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates berücksichtigt. Die Neuregelung im AEG geht jedoch über das EG-Recht hinaus und öffnet die Netze aller deutschen Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, grundsätzlich für alle in- und ausländischen Eisenbahnen (s. auch Begründung zu § 6).

Absatz 1

Diese Bestimmung normiert den vorgenannten Grundsatz auf diskriminierungsfreien Zugang zum Netz zunächst für alle deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit die „geöffneten“ Netze dem öffentlichen Verkehr dienen. Damit haben sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 2 Abs. 1, die dem öffentlichen Verkehr dienen, als auch solche, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen (z. B. solche, die nur Werkverkehr betreiben), ein Recht auf Nutzung der Schienenwege öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen (vgl. § 3 Abs. 1 Buchstabe h). Der Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang besteht nur für rechtlich selbständige Unternehmen; er gilt nicht für einzelne Unternehmensbereiche innerhalb eines Unternehmens z. B. nicht für die Bereiche Personenverkehr und Güterverkehr im Verhältnis zum Bereich Fahrweg der Deutsche Bahn AG).

Absatz 2

Absatz 2 regelt die Voraussetzungen, unter denen nicht unter Absatz 1 fallende Eisenbahnverkehrsunternehmen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Schienenwege anderer Eisenbahnen haben. Dabei entsprechen die Nummern 1 und 2 den Vorgaben in der genannten EG-Richtlinie. Darüber hinaus werden die in der Bundesrepublik Deutschland gelegenen, dem öffentlichen Eisenbahnverkehr dienenden Schienenwege grundsätzlich auch geöffnet für Eisenbahnen aus Mitgliedstaaten der EG und des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) sowie aus Drittstaaten. Dieser Zugang zum Netz anderer Eisenbahnen ist jedoch an die Bedingung geknüpft, daß diese Eisenbahnen ihrerseits ihre Schienenwege deutschen Eisenbahnen diskriminierungsfrei zur Nutzung zur Verfügung stellen. Wo dies nicht möglich ist, weil das betreffende Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht über ein eigenes Schienennetz, das es öffnen könnte, verfügt, bedarf es besonderer zwischenstaatlicher Vereinbarungen. Anderenfalls würden deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wettbewerb benachteiligt.

Absatz 3

Entsprechend den Vorgaben in Artikel 10 Abs. 3 der EG-Richtlinie ist über die Einzelheiten der Benutzung eine Vereinbarung zwischen den betroffenen Unternehmen zu schließen.

Absatz 4

Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß sich Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht über die Modalitäten der Nutzung des Schienenweges einigen. Im Interesse der Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs, insbesondere des Nahverkehrs, ist eine Regelung erforderlich, die an die Stelle der nicht zustande kommenden Vereinbarung eine behördliche Entscheidung treten läßt. Die für die Eisenbahnaufsicht zuständigen Behörden erscheinen nicht geeignet, weil einerseits Behörden der Länder keine Aufsicht über Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes führen können, andererseits Bundesbehörden im Falle eines Streites um die Modalitäten der Nutzung der Schienenwege für den SPNV weiterhin im Bereich der den Ländern übertragenen Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV tätig wären. Deshalb wird ein „verkehrsneutraler“ Weg gewählt, indem der für das Verhalten des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständigen Wettbewerbs- und Kartellbehörde die Entscheidung übertragen wird. Diese Lösung bietet sich an, da auch wettbewerbsrechtliche Gesichtspunkte für die Beurteilung des Verhaltens der betreffenden Unternehmen von Belang sein können, zumal es sich bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Regel um einen Angebots-Monopolisten handelt. Rechtsgrundlage für die Entscheidung können Tatbestände des Gesetzes über Wettbewerbsbeschränkungen sein. Ansonsten soll die Behörde nach billigem Ermessen entscheiden können.

Zu § 13

Absatz 1

Satz 1 stellt klar, daß für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen das Recht der EG gilt. Dieses verweist in der zitierten Verordnung hinsichtlich der Zuständigkeit zur Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen auf die „zuständigen Behörden“ in den Mitgliedstaaten. Welche Behörde im einzelnen zuständig ist, richtet sich nach der innerstaatlichen Rechtsordnung der jeweiligen Mitgliedstaaten. Für den Bereich der Bundeseisenbahnen waren auf der Grundlage der bisherigen Fassung des Artikels 87 Abs. 1 GG Behörden des Bundes zuständig. Mit der Änderung des Artikels 87 Abs. 1 GG und der Einfügung eines Artikels 87 e in das GG und in Verbindung mit Artikel 30 wird die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV der bisherigen Bundeseisenbahnen auf die Länder übergeleitet. Daraus folgt, daß für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Bereich des SPNV auch der Eisenbahnen des Bundes künftig Behörden der Länder zuständig sind. In Satz 2 erfolgt daher eine ausdrückliche Festlegung, welche Behörden in der Bundesrepublik Deutschland zuständig für die Anwendung der in Absatz 1 zitierten EG-Verordnung sind. Dies sind grundsätzlich für alle Eisenbahnen die Länder mit Ausnahme des in Artikel 1 Abs. 6 der EG-Verordnung geregelten Falles der Zulässigkeit

von Tarifaufgaben auch im Fernverkehr. Hier bleiben zuständige Behörden die Behörden des Bundes, soweit es sich um Auflagen gegenüber Eisenbahnen des Bundes oder gegenüber Eisenbahnen mit Sitz im Ausland (soweit diese im Bundesgebiet Fernverkehr betreiben) handelt.

Absatz 2

Diese Bestimmung sieht vor, daß grundsätzlich vor der Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Bereich des Nahverkehrs (Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehrs) eine öffentliche Ausschreibung stattzufinden hat. So kann erreicht werden, daß das Unternehmen ermittelt werden kann, welches den günstigsten öffentlichen Personennahverkehr einschließlich SPNV, d. h. zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit, anbietet. Die öffentliche Ausschreibung garantiert so am ehesten eine effektive Verwendung der im Zuge der Regionalisierung des SPNV der bisherigen Bundeseisenbahnen den Ländern zur Verfügung gestellten Finanzmittel. Dies soll im Wege einer Neufestsetzung des Verteilungsschlüssels zwischen Bund und Ländern betreffend das Umsatzsteueraufkommen geschehen.

Zu § 14

Diese Vorschrift übernimmt den Inhalt der §§ 6 b, c, e und f des geltenden AEG in aktualisierter Fassung. Der Ausgleichstatbestand nach § 6 b Nr. 4 des geltenden AEG ist inzwischen gegenstandslos geworden.

Die Vorschrift greift für den Bereich der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen die Regelungen auf, wie sie nach der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen für die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn unmittelbar gelten.

Zu §§ 15 bis 20

Das Planfeststellungsrecht und das Planfeststellungsverfahren werden für alle Eisenbahnen erstmals einheitlich und eingehender, als dies für die bisherigen Bundeseisenbahnen im geltenden BbG der Fall ist, geregelt. Die Bestimmungen sind weitgehend an die des Fernstraßengesetzes angelehnt. Die in den Landes-eisenbahngesetzen enthaltenen Planfeststellungsvorschriften werden von den bundesrechtlichen Bestimmungen überlagert und damit gegenstandslos. Für eine bundesweite einheitliche Regelung auch im Eisenbahnbereich spricht neben der Tatsache, daß planfeststellungsbedürftige Betriebsanlagen fast ausschließlich im Bereich der bisherigen Bundeseisenbahnen gebaut oder verändert werden, die bestehende bundeseinheitliche Regelung der Planfeststellung für den Bau und die Änderungen von Betriebsanlagen für Straßenbahnen (vgl. §§ 28 ff PBefG).

(Anm.: Die Bundesregierung hat inzwischen ein Planungsvereinfachungsgesetz in die parlamentarische

Beratung eingebracht, welches die Planfeststellungsvorschriften in den Gesetzen über die verschiedenen Verkehrsträger aneinander anpaßt und vereinfacht. Falls dieses Gesetz zeitlich eher verabschiedet wird als das neue Allgemeine Eisenbahngesetz im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen, wären die §§ 15 bis 20 dem verabschiedeten Wortlaut des Planvereinfachungsgesetzes im Laufe der parlamentarischen Beratung der Gesetze zur Strukturreform anzupassen.)

Zu § 15

Absatz 1

Die Regelung entspricht § 36 Abs. 1 Satz 1 und 2 des geltenden BbG. Planfeststellungsbedürftig waren danach nur Bau oder Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn — hieran wird festgehalten. Deshalb wird in Abweichung von dem umfassenderen Begriff der Eisenbahninfrastruktur (vgl. § 2 Abs. 3) der auf Zwecke der Planfeststellung ausgerichtete Begriff „Betriebsanlagen der Eisenbahn“ eingeführt. In Anlehnung an § 17 Abs. 1 FStrG ist eine Regelung angefügt, die das Abwägungsgebot und die umfassende Entscheidung durch die Planfeststellung über alle berührten öffentlichen und privaten Belange enthält.

Absatz 2

Während Absatz 1 die Pflicht zur Planfeststellung beim Bau oder bei der Änderung von Schienenwegen generell vorschreibt, ermöglicht Absatz 2 die für einfache Verhältnisse im Interesse einer Verwaltungsvereinfachung gebotenen Ausnahmen.

Absatz 3

Nach Ablauf der Anmeldefrist können keine Einwendungen mehr erhoben werden. Dies gilt sowohl für das Verwaltungs- als auch für das Gerichtsverfahren. Die Vorschrift hat also auch den Verlust des Rügerechts im Verwaltungsprozeß zum Inhalt.

Absatz 4

Die Bestimmung entspricht weitgehend § 17 Abs. 6 FStrG.

Zu § 16

Die Vorschrift ist § 15 WaStrG nachgebildet. Eine Veränderungssperre ist nur zulässig zugunsten von Planungen, die im öffentlichen Interesse liegen. Dies ist zumindest bei der Planung von Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes stets der Fall. Deren Schienenwege werden nach einem Bedarfsplan ausgebaut (Artikel 4 § 2). In den Bedarfsplan werden nur

solche Vorhaben aufgenommen, die im öffentlichen Interesse liegen.

Durch die Veränderungssperre soll verhindert werden, daß neue bauliche Anlagen oder sonstige Veränderungen die Planausführung verhindert. Unbedeutende Veränderungen fallen ebenso nicht unter die Veränderungssperre wie Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise bereits vor Auslegung der Pläne begonnen wurden sowie Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung. Für unzulässige Veränderungen gilt bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen der Grundsatz des § 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Die Veränderungssperre beginnt, sobald der Plan ausgelegt oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen (§ 73 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), und endet mit der Inanspruchnahme der Flächen. Die Betroffenen haben dies entschädigungslos zu dulden, da dies eine verfassungsrechtlich zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums darstellt. Dauert die Veränderungssperre jedoch länger als vier Jahre, liegt ein enteignender Tatbestand vor. In diesem Fall ist zu entschädigen. Entschädigungspflichtiger ist der Begünstigte, also der Träger des Vorhabens.

Zu § 17

Absatz 1

Die Vorschrift entspricht § 18 f FStrG. In Absatz 1 sind die Voraussetzungen bestimmt, unter denen der Träger des Vorhabens in den Besitz eingewiesen werden kann. Dem Antrag über die Besitzeinweisung müssen ergebnislose Verhandlungen mit dem Betroffenen über eine Bauerlaubnis vorausgegangen sein. Im Besitzeinweisungsverfahren werden Entschädigungsfragen nicht geklärt. Entschädigungsansprüche bleiben daher vorbehalten.

Absatz 2

Absatz 2 enthält den Grundsatz des rechtlichen Gehörs und regelt die Fristen.

Absatz 3

Da der Zustand des Grundstücks (z. B. Aufwuchs, Zustand von Gebäuden) nach Beginn der Baumaßnahmen nicht mehr festgestellt werden kann, ist es für die Bemessung der späteren Entschädigung notwendig, diesen im Rahmen des Besitzeinweisungsverfahrens in einer Niederschrift festzuhalten. Dies kann dann unterbleiben, wenn es nur auf die Grundstücksqualität (z. B. Bauland) ankommt, da der Verkehrswert eines Grundstückes an Hand von Vergleichspreisen zu ermitteln ist.

Absatz 4

Die Sätze 1 und 2 des Absatzes 4 bestimmen die Voraussetzungen für die Wirksamkeit der Besitzeinweisung. Sätze 2 und 3 entsprechen § 116 Abs. 1 Sätze 4 und 5 BauGB. Im Hinblick auf den Zweck der Besitzeinweisung soll bei Antrag des unmittelbaren Besitzers die in Satz 3 genannte Frist von 2 Wochen nur in begründeten Fällen überschritten werden. Die Sätze 4 und 5 entsprechen § 116 Abs. 3 BauGB. Durch Satz 4 wird klargestellt, daß die Besitzeinweisung dem Träger des Vorhabens nicht nur ein Recht zur Erlangung des unmittelbaren Besitzes, sondern den unmittelbaren Besitz selbst verschafft.

Absatz 5

Absatz 5 verpflichtet den Träger des Vorhabens, dem Betroffenen eintretende Vermögensnachteile auszugleichen. Die Besitzeinweisungsentschädigung umfaßt den Ausgleich des Nutzungsentganges. Es wird in den meisten Fällen durch Verzinsung der späteren Enteignungsentschädigung ausgeglichen werden können. Die Entscheidung über die Besitzeinweisungsentschädigung kann entweder mit dem Beschluß über die Besitzeinweisung verbunden werden oder gesondert erfolgen.

Absatz 6

Absatz 6 regelt die Aufhebung der vorzeitigen Besitzeinweisung und die Entschädigung von Nachteilen, wenn der festgestellte Plan aufgehoben wird.

Zu § 18

Absatz 1

Die Regelung ist § 16 a FStrG nachgebildet. Sie enthält im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums eine allgemeine Duldungspflicht von Eigentümern oder sonstigen Nutzungsberechtigten für Vorarbeiten. Die Zustimmung des Wohnungsinhabers für das Betreten von Wohnungen ist wegen Artikel 13 Abs. 1 GG erforderlich. Das Betreten von Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräumen ohne Zustimmung des Inhabers ist in Zeiten statthaft, in denen die Räume normalerweise geschäftlich oder betrieblich genutzt werden.

Absatz 2

Absatz 2 regelt die Unterrichtung der Eigentümer oder Nutzungsberechtigten über die geplanten Vorarbeiten. Dabei hängt die Art der Bekanntgabe (unmittelbare Benachrichtigung oder öffentliche Bekanntmachung) von dem Umfang der notwendigen Vorarbeiten auf dem Grundstück ab. Soweit umfangreiche Vorarbeiten vorgesehen sind, ist die unmittelbare Benachrichtigung zweckmäßig.

Absatz 3

Eine allgemeine Entschädigungsregelung für das Dulden von Vorarbeiten ist nicht vorgesehen, da sich die Duldungspflicht im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hält. Eine Entschädigung wird nur dann gewährt, wenn durch Vorarbeiten Schäden entstehen.

Zu § 19

Absatz 1

In Fortführung der in § 37 Abs. 1 des geltenden BbG sowie in den Landeseisenbahngesetzen enthaltenen Regelungen ist die Enteignung zum Zwecke des Baus und Ausbaus der Schienenwege der Eisenbahnen zulässig. Darüber hinaus ist die Zulässigkeit der Enteignung auch für Zwecke der Unterhaltung vorgesehen. Die Zulässigkeit der Enteignung steht wie bisher unter dem Vorbehalt, daß sie zur Ausführung des Vorhabens notwendig ist. Die Formulierung lehnt sich an § 44 Abs. 1 WaStrG an. Satz 2 entspricht § 37 Abs. 1 Satz 3 des geltenden BbG sowie § 44 Abs. 1 Satz 2 WaStrG.

Absatz 2

Die Regelung entspricht § 44 Abs. 2 WaStrG.

Absatz 3

Die Regelung entspricht § 44 Abs. 3 WaStrG. Die Zuständigkeit der Landesbehörden und die Anwendbarkeit des Landesrechts erstreckt sich auch auf Eisenbahnen des Bundes.

Zu § 20

Absatz 1 und 2

Nach diesem Gesetz kann gemäß § 16 Abs. 2, § 17 Abs. 5 und 6 sowie § 18 Abs. 3 Entschädigung verlangt werden. Für alle diese Fälle ist grundsätzlich die Entschädigung in Geld zu leisten. Die einzige Ausnahme ist Absatz 2. Diese Regelung ist § 36 Abs. 3 WaStrG nachgebildet.

Absatz 3

Die Entschädigungen sollen wegen der Sachkunde der Landesbehörden im gleichen Verfahren behandelt werden wie die Enteignungen.

Zu § 21

Mit der vorgesehenen Öffnung der Schienennetze der Eisenbahnen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 12 werden künftig auch Triebfahrzeuge und Triebfahrzeugpersonal anderer deutscher sowie ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Schienenstrecken deutscher Eisenbahnen verkehren bzw. eingesetzt werden. Dies macht eine bundeseinheitliche Regelung der Überwachung der Arbeitszeiten, Fahrzeiten, der Unterbrechungen, der Schichtzeiten, der Ruhezeiten und Ruhepausen usw. im Bereich aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Schienenwege in der Bundesrepublik Deutschland benutzen, erforderlich. Die Vorschrift entspricht dem Regelungszweck des Fahrpersonalgesetzes vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640). Die Formulierung ist an § 4 des genannten Gesetzes und an § 55 Abs. 1 Nr. 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. S. 256), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21. Februar 1992 (BGBl. I S. 287), angelehnt. Zuständige Aufsichtsbehörden hinsichtlich der Einhaltung und Beachtung dieser Arbeitsschutzvorschriften sind die ggfs. in der Verordnung nach § 24 Abs. 2 zu bestimmenden Behörden. Sonst gilt § 5 Abs. 5 auch hier.

Absatz 1

Diese Bestimmung regelt die Auskunftspflichten der Unternehmen und der Mitglieder des Fahrpersonals. Wer hierzu zählt, legt Satz 2 fest.

Absatz 2

Die Bestimmung regelt das Auskunftsverweigerungsrecht des zur Auskunft Verpflichteten.

Absatz 3

Diese Bestimmung regelt die Rechte der Aufsichtsbehörden zur Wahrnehmung und Durchsetzung ihrer Befugnisse.

Zu § 22

Absatz 1

Zur Beurteilung des Marktgeschehens ist die Kenntnis von Struktur und Entwicklung gerade des Eisenbahnverkehrs von erheblicher verkehrspolitischer Bedeutung. Die den Eisenbahnverkehrs- und bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erhebende Daten können Grundlage und Hilfe für ordnungs- und investitionspolitische Entscheidungen sein. Deshalb werden Inhalt und Umfang der Eisenbahnstatistik neu geregelt. Da als Landesstatistik geführte Eisenbahnstatistiken nur geringe Aussagekraft über den überwiegend länderübergreifenden Eisenbahnverkehr haben, wird die Eisenbahnstatistik als Bundesstatistik geführt. Die Statistik kann nur geführt werden, wenn

die Eisenbahnen zur Auskunft über bestimmte Daten verpflichtet werden.

Absatz 2

Die Zuständigkeit des Statistischen Bundesamtes für Erhebung und Auswertung wird festgelegt.

Absatz 3

Die Bestimmung enthält die Ermächtigung zur Durchführung des § 22 Abs. 1 im Wege einer Rechtsverordnung. Sie entspricht der bestehenden Ermächtigung in § 3 Abs. 1 Buchstabe d) des geltenden AEG und erfaßt auch die Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen. Die Bestimmung ist § 59 Abs. 2 GüKG in der Fassung des Tarifaufhebungsgesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .) nachgebildet.

Absatz 4

Mit der Vorschrift wird gewährleistet, daß zur Aufklärung von Unfallursachen und gefährlichen Unregelmäßigkeiten die zuständigen Behörden das Recht haben, Auskünfte zu erlangen sowie automatisch erstellte Protokolle (Ausdrucke, Magnetbandaufzeichnungen usw.) und andere Unterlagen, die für die Aufklärung erforderlich sind (z. B. Zugmeldebücher, Betriebsbücher von Fahrzeugen, Abnahmeprotokolle), sicherzustellen.

Zu § 23

Wegen der fachlich und örtlich arbeitsteiligen Produktionsverfahren des Eisenbahnbetriebs können die vorhandenen Produktionsfaktoren nur dann funktionsfähig koordiniert und wirtschaftlich genutzt werden, wenn die Besetzungszeiten der für die Leistungserstellung benötigten Arbeitsplätze von den Eisenbahnen weiterhin unternehmerisch eigenverantwortlich, allein nach arbeitsorganisatorischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen bestimmt werden dürfen. Diese Koordinierungskompetenz ist gerade für die gemeinsam auf einem Schienennetz verkehrenden und organisatorisch stärker differenzierten Eisenbahnen unverzichtbar, um ihnen die für den öffentlichen Eisenbahnverkehr notwendige Funktionalität zu sichern. § 87 BetrVG bleibt unberührt.

Zu § 24

Diese Bestimmung enthält unter anderem im wesentlichen den Katalog der Verordnungsermächtigungen, wie er in § 3 Abs. 1 des geltenden AEG enthalten ist. Die Ermächtigungsnorm ist im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 1 GG um Angaben über Inhalt, Zweck und Ausmaß der Ermächtigung ergänzt worden. Diese Verordnungsermächtigungen sowie die zusätzlich vorgesehenen sind erforderlich, um einheitliche Standards für alle Eisenbahnen zu setzen und um die Einheit des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland zu wahren.

Absatz 1

Nummer 1 entspricht dem § 3 Abs. 1 Buchstaben a bis c des geltenden AEG. Der bisherige Buchstabe d wird selbständiger Absatz 3a. Der bisherige Buchstabe e dieser Bestimmung ist entbehrlich, da sich eine gleichlautende Verordnungsermächtigung bereits im Bundesimmissionsschutzgesetz befindet.

Nummer 2 enthält eine Ermächtigung dahin gehend, daß im Ordnungswege festgelegt werden kann, in welchen Fällen von der im Schienenpersonenverkehr fortgeltenden Tarifpflicht (s. § 11 Abs. 2) abgewichen werden kann. In einer solchen Verordnung kann auch festgelegt werden, ob und in welchem Ausmaß Fahrvergünstigungen eingeräumt werden können, da hierin stets ein Abweichen vom Gebot der Anwendung der Tarife gegenüber jedermann in gleicher Weise liegt. Darin kann auch geregelt werden, ob die Gewährung von Fahrvergünstigungen der Zustimmung der Tarifgenehmigungsbehörde bedarf. Auf diese Verordnungsermächtigung wären künftig Regelungen zu stützen, wie sie § 6 Abs. 4 und § 7 der geltenden EVO enthalten.

Die in Nummer 3 geregelte Verordnungsermächtigung ist erforderlich, um eine einheitliche Zulassung von Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland zu gewährleisten. Hinsichtlich der subjektiven Voraussetzungen, die ein Eisenbahnunternehmer erfüllen muß, werden bewährte Regelungen des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes aufgegriffen, die ihrerseits auf entsprechenden Richtlinien der EG beruhen.

Auch die in Nummer 4 enthaltene Verordnungsermächtigung ist erforderlich, um eine einheitliche Regelung hinsichtlich der Erlaubnis zum Führen von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken in der Bundesrepublik Deutschland zu gewährleisten.

Nummer 5 betrifft die Ausbildung und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des Eisenbahnbetriebspersonals; auch diese bedürfen einer bundeseinheitlichen Regelung im Ordnungswege. Dies gilt auch für die notwendige Bestellung von Betriebsleitern sowie für deren Aufgaben und Befugnisse.

Nummer 6 enthält vorsorglich eine Verordnungsermächtigung, mit der Einzelheiten zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur anderer Eisenbahnen (s. § 12) geregelt werden können.

Nummer 7 enthält eine Verordnungsermächtigung zur Regelung der Erhebung des Entgeltes für die Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur (s. § 12 Abs. 3). Hiermit wird Artikel 8 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates dem Grunde nach in nationales Recht überführt.

Nummer 8 schafft die Voraussetzung für die Einführung einer Versicherungspflicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sich gegen Anspruch auf Grund ihrer Haftung nach dem Haftpflichtgesetz und gegen Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag zu versichern. Eine

Versicherungspflicht könnte sich im Hinblick auf die Gründung neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen mit geringer Kapitalausstattung als zweckmäßig erweisen.

Nummer 9 enthält die Ermächtigungsgrundlage für den Erlass einer Gebührenordnung für Amtshandlungen im Eisenbahnbereich. Entsprechende Verordnungsermächtigungen sind in anderen Verkehrsge-
werbgesetzen ebenfalls enthalten.

Absatz 2

Diese Verordnungsermächtigung steht im Zusammenhang mit § 21. Es werden bewährte Regelungen aus dem Fahrpersonalgesetz — § 2 Nr. 3 — übernommen.

Absatz 3

Da nicht abgeschätzt werden kann, ob es zu einer bundeseinheitlichen, für alle Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland verbindlichen Regelung über die Entgelte für die Benutzung von Schienenwegen anderer Eisenbahnen kommt, wird klargestellt, daß im Falle einer Verordnung, die sich auf die Benutzung der Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes beschränkt, die Zustimmung des Bundesrates zu dieser Verordnung nicht erforderlich ist.

Absatz 4

Diese Bestimmung regelt die Beteiligung anderer Bundesministerien am Erlass der dort genannten Rechtsverordnungen.

Absatz 5

Nummer 1 enthält vorsorglich eine allgemeine Verordnungsermächtigung, die dazu dient, eisenbahnverkehrsbezogenes Recht der EG im Verordnungswege in nationales Recht zu überführen.

Nummer 2 übernimmt die durch Gesetz vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1379) in das geltende AEG eingefügte Verordnungsermächtigung zur Festlegung des Anwendungsbereiches der genannten EG-Verordnung. Die Fortführung der Verordnungsermächtigung ist erforderlich, weil das geltende AEG durch Artikel 8 § 1 ENeuOG aufgehoben wird und nicht ausgeschlossen werden kann, daß die Geltungsdauer der auf Grund des § 3 Abs. 3 des geltenden AEG erlassenen Verordnung zur Festlegung des Anwendungsbereiches der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 im Eisenbahnverkehr vom 31. Juli 1992 (BGBl. I S. 1443) verlängert wird. Zur Zeit ist die Verordnung befristet bis zum 31. Dezember 1994.

Absatz 6

Der in § 24 Abs. 1 aufgeführte Katalog für Verordnungsermächtigungen gilt grundsätzlich nur für Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Soweit wegen der Einheit des Eisenbahnwesens der Anwendungsbereich solcher Verordnungen auch auf Eisenbahnen ausgedehnt werden muß, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, wird dies durch Absatz 6 ermöglicht. Er entspricht im übrigen dem § 3 Abs. 2 des geltenden AEG.

Zu § 25

Diese Bestimmung steht im Zusammenhang mit §§ 21 und 24 Abs. 2. Sie entspricht weitgehend § 6 des Fahrpersonalgesetzes.

Zu § 26

Mit dieser Bestimmung wird die Regelung in § 8a des geltenden AEG aufgegriffen und um neue Tatbestände, die sich insbesondere aus der Genehmigungspflicht nach § 6, der Tarifgenehmigungspflicht nach § 11 Abs. 3, der Öffnung der Schienennetze der Eisenbahnen nach § 12 und den Auskunftspflichten nach §§ 21 und 22 ergeben, erweitert.

Absatz 1

Absatz 1 entspricht im wesentlichen § 8a Abs. 1 des geltenden AEG.

Absatz 2

Absatz 2 entspricht in erweiterter Form im wesentlichen dem § 8a Abs. 2 des geltenden AEG.

Zu § 27

Diese Bestimmung entspricht grundsätzlich dem § 8a Abs. 3 des geltenden AEG und trägt der Erweiterung der Sachverhalte im neuen AEG Rechnung.

Zu § 28

Da die Länder zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung des Grundgesetzes und des Eisenbahnneueordnungsgesetzes nicht auf die Übernahme der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV der bisherigen Bundeseisenbahnen rechtlich und organisatorisch vorbereitet sein werden, ist auch im Allgemeinen Eisenbahngesetz eine Übergangsregelung erforderlich, die der in Artikel 143a Abs. 3 GG — neu — enthaltenen Übergangsregelung entspricht.

Die Übergangsregelung im Grundgesetz besteht in einer befristeten Wahrnehmung der staatlichen Aufgaben im Bereich des SPNV der Eisenbahnen des Bundes durch den Bund. Die Regelung in § 28 AEG — neu — ergänzt dies hinsichtlich der entsprechenden Verwaltungsaufgaben und -zuständigkeiten.

Zu Artikel 6 (Anpassung anderer Rechtsvorschriften)

Absatz 1

Nummer 1 und 2

Die bisherige Regelung normiert einen Anspruch gegen die Sondervermögen Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR). Dies kann nach Umwandlung der Sondervermögen in ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen nicht fortgelten. Die Regelung zur Kostenerstattung bei Flugreisen ist daher auf Fahrten mit Eisenbahnen des Bundes auszudehnen.

Absatz 2

Die bisherige Regelung normiert einen Anspruch gegen die Sondervermögen DB und DR. Dies kann nach Umwandlung der Sondervermögen in ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen nicht fortgelten. Die Deutsche Bundespost führt keine Personenbeförderung mit eigenen Verkehrsmitteln mehr durch.

Absatz 3

Die bisherige Regelung normiert einen Anspruch gegen die Sondervermögen DB und DR. Dies kann nach Umwandlung der Sondervermögen in ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen nicht fortgelten. Die Regelung zur Kostenerstattung bei Flugreisen ist daher auf Fahrten mit Eisenbahnen des Bundes auszudehnen.

Absatz 4

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsbau geführt werden, ist diese Sonderregelung aufzuheben.

Absatz 5

Nummer 1 und 2

Die Eisenbahnen des Bundes treten an die Stelle der Bundeseisenbahnen.

Absatz 6

Nummer 1

Die Zulassung von Containern ist keine Angelegenheit der Eisenbahnverkehrsverwaltung. Zuständig für die Erteilung und Entziehung der Zulassung sowie für die Kontrolle der Container sind daher gemäß Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes diejenigen Behörden, die von den Landesregierungen oder den von ihnen benannten Stellen bestimmt werden. Da die DB keine Container mehr zuläßt, ist auch die Zulassungsbezeichnung aufzuheben.

Nummer 2

Redaktionelle Folgeänderung. Im übrigen sind in die Regelung die neuen Bundesländer einzubeziehen.

Nummer 3

Die Vorschrift ist gegenstandslos geworden.

Absatz 7

Durch das Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178) wird der Bahnpolizeidienst seit 1. April 1992 vom Bundesgrenzschutz wahrgenommen. Die Vorschrift ist daher entsprechend anzupassen. Die Bahnpolizei im Bundesgrenzschutz fällt unter Nummer 1.

Absatz 8

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG hinsichtlich der Bediensteten Rechtsnachfolge des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“. Das Verfahren zur Feststellung der Dienstunfähigkeit eines Beamten des Bundeseisenbahnvermögens, auch wenn er gemäß Artikel 2 § 13 ENeuOG (Beurlaubung, Zuweisung) bei der Deutsche Bahn AG tätig ist, entspricht dem bisher bei der DB praktizierten Verfahren.

Absatz 9

Nummer 1

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG hinsichtlich der Bediensteten Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“. Die Deutsche Bahn AG tritt hinsichtlich des Erbringens von Eisenbahnverkehrsleistungen an Stelle der DB. Für die der Gesellschaft zugewiesenen Beamten des Bundeseisenbahnvermögens bleibt die oberste Dienstbehörde des Bundeseisenbahnvermögens zuständig (vgl. Artikel 1 § 10 Abs. 2 ENeuOG) für die Festlegung des Urlaubsjahres.

Nummer 2

Die Deutsche Bahn AG tritt hinsichtlich des Erbringens von Eisenbahnverkehrsleistungen im Schichtdienst an Stelle der Deutschen Bundesbahn.

Die geänderten Vorschriften finden auch Anwendung auf die später aus der Deutsche Bahn AG ausgegliederten Eisenbahnunternehmen, da auch dort Beamte des Bundeseisenbahnvermögens im Wege der Zuweisung tätig werden können (vgl. Artikel 2 § 23 ENeuOG).

Nummer 3

Die Deutsche Bahn AG tritt hinsichtlich des Erbringens von Eisenbahnverkehrsleistungen im Betriebsdienst an Stelle der DB. Winterzusatzurlaub ist erforderlich zur Personalsteuerung für verstärkten Einsatz in Hauptferien- und Hauptreisezeiten.

Absatz 10

Nummer 1

Das Bundesbahngesetz wird durch Artikel 8 § 1 ENeuOG aufgehoben. Die Zuständigkeiten des Bundesministers der Finanzen werden im Gesetz neu geregelt (vgl. Artikel 1 § 7 Abs. 4 und 5, § 16 Abs. 3 und 4, § 25, Artikel 2 § 21 Abs. 8, § 22 Abs. 4 ENeuOG).

Nummer 2

Redaktionelle Folgeänderung.

Absatz 11

Die Regelung kann gestrichen werden, da sie überholt ist. Eine Abberufung von Vorstandsmitgliedern der DB hat in der Zeit, solange sie Zeitbeamte waren (1952 bis 1982) nicht stattgefunden.

Absatz 12

Nummer 1 und 2

Die Beamten der DB werden Beamte des Bundeseisenbahnvermögens. Die Vorschrift ist daher insoweit redaktionell anzupassen. Einleitungsbehörde für die Beamten des Bundeseisenbahnvermögens ist der Präsident als oberste Dienstbehörde der Beamten (vgl. Artikel 1 § 10 Abs. 2 ENeuOG), soweit die Einleitungsbefugnis nicht auf andere Behörden des Bundeseisenbahnvermögens delegiert ist.

Absatz 13

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG hinsichtlich der Bediensteten Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“. Der Präsident ist oberste Dienstbehörde des Bundeseisenbahnvermögens (vgl. Artikel 1 § 10 Abs. 2 ENeuOG).

Absatz 14

Nummer 1

Die „Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn“ wird nach Zusammenführung der beiden Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ zum „Bundeseisenbahnvermögen“ als Dienststelle nicht fortgeführt. Hinsichtlich der Überschreitung der Obergrenzen von Beförderungssämtern beim Bundeseisenbahnvermögen (vgl. Artikel 1 § 12 Abs. 1 ENeuOG).

Nummer 2 Buchstabe a

Die Zentralämter Minden und München werden nach Bildung des „Bundeseisenbahnvermögens“ nicht als dessen Dienststellen fortgeführt.

Nummer 2 Buchstabe b

Die „Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn“ wird nach Zusammenführung der beiden Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ zum „Bundeseisenbahnvermögen“ als Dienststelle nicht fortgeführt.

Nummer 3 und 4

Neue Amtsbezeichnungen und besoldungsmäßige Zuordnung der Ämter beim „Bundeseisenbahnvermögen“ und beim „Eisenbahn-Bundesamt“ sowie Streichung von im Zuge der Gründung der Deutsche Bahn AG wegfallenden Amtsbezeichnungen.

Nummer 5 und 6

Vgl. Begründung zu Nummer 2b.

Absatz 15

Nummer 1 bis 5

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 hinsichtlich der Bediensteten Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“. Die Beamten des Bundeseisenbahnvermögens, die der Deutsche Bahn AG sowie aus dieser Gesellschaft ausgegliederten Unternehmen zugewiesen sind, sind unmittelbare Bundesbeamte,

für die die besoldungsrechtlichen Regelungen fortgelten. Der den Verwaltungsbereich kennzeichnende Zusatz zur Funktionsgruppe ist der neuen Bezeichnung der zusammengeführten Sondervermögen anzupassen.

Absatz 16

Die der Deutsche Bahn AG oder einer später ausgegliederten Gesellschaft zugewiesenen Beamten des Bundeseisenbahnvermögens bleiben Bundesbeamte. Eisenbahnbetriebsdienst wird nur bei der Gesellschaft geleistet. In der Gesellschaft geleistete Mehrarbeit wird daher bis zu einer Neuregelung auf Grund des Artikels 2 § 13 Abs. 7 ENeuOG nach den bisher für Bundesbeamte geltenden Grundsätzen vergütet.

Absatz 17

Nummer 1 und 2

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“. Die Beamten des Bundeseisenbahnvermögens sind, auch soweit sie der Deutsche Bahn AG oder einer später ausgegliederten Gesellschaft zugewiesen sind, unmittelbare Bundesbeamte, für die die besoldungsrechtlichen Regelungen fortgelten.

Absatz 18

Nummer 1 und 2

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 hinsichtlich der Bediensteten Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“. Die Beamten des Bundeseisenbahnvermögens sind unmittelbare Bundesbeamte, für die die besoldungsrechtlichen Regelungen fortgelten (vgl. Artikel 1 § 7 Abs. 1 ENeuOG).

Absatz 19

Die Deutsche Bahn AG tritt hinsichtlich des Erbringens von Eisenbahnverkehrsleistungen an Stelle der DB. Die der Gesellschaft oder den daraus hervorgehenden ausgegliederten Gesellschaften zugewiesenen Beamten des Sondervermögens „Bundeseisenbahnvermögen“ sind gemäß Artikel 1 § 7 ENeuOG unmittelbare Bundesbeamte, für die die besoldungsrechtlichen Regelungen fortgelten. Maßgeblich für die Festlegung des Verwendungsbereichs, in dem ein Sonderzuschlag gezahlt werden kann, sind die den Dienstposten der Beamten entsprechenden Funktionen bei der Deutsche Bahn AG sowie bei den daraus durch Ausgliederung hervorgehenden Gesellschaften.

Absatz 20

Die bisherigen Dienststellen der DB auf Schweizer Gebiet werden nach Umwandlung des unternehmerischen Teiles des Bundeseisenbahnvermögens in die Deutsche Bahn AG Betriebsteile von Betrieben dieser Gesellschaft. Für die in diesen Betriebsteilen beschäftigten Ortskräfte gilt mit dem Übergang der Arbeitsverhältnisse auf die AG (vgl. Artikel 2 § 15 Abs. 2 ENeuOG) das Betriebsverfassungsgesetz.

Absatz 21

Nummer 1

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG hinsichtlich der Bediensteten Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.

Nummer 2

Oberste Dienstbehörde des Sondervermögens „Bundeseisenbahnvermögen“ ist der Präsident (vgl. Artikel 1 § 10 Abs. 2 ENeuOG).

Absatz 22

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist Nachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.

Absatz 23

Nummer 1

Beamte, Arbeiter und Angestellte der DB bleiben Beamte, Arbeiter und Angestellte des Bundeseisenbahnvermögens. Daher soll das Bundeseisenbahnvermögen, welches ein Sondervermögen bleibt, für seinen Geschäftsbereich mit der Ausführung des Bundesdatenschutzgesetzes sowie anderer Rechtsvorschriften über den Datenschutz betraut werden.

Nummer 2

Beanstandungen des Bundesbeauftragten für den Datenschutz sind gegenüber dem Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens vorzubringen.

Absatz 24

Ein weiträumiger Eisenbahnbetrieb, wie er bei den Eisenbahnen des Bundes gegeben ist, erfordert bundeseinheitliche Maßstäbe bei der Anwendung des Bundesseuchengesetzes in bezug auf Schienenfahrzeuge und auf solche ortsfesten Anlagen, die der Befüllung von Schienenfahrzeugen mit Wasser dienen.

Absatz 25

Nummer 1 bis 3

Da sich die Verwaltungskompetenz des Bundes gemäß Artikel 87 e GG — neu — auf die Eisenbahnverkehrsverwaltung beschränkt, ist § 17 Abs. 1 Nr. 1 aufzuheben. Die übrigen Änderungen sind redaktionelle Folgeänderungen.

Absatz 26

Da Akku-Säuren bei allen Eisenbahnen anfallen können, ist der Text entsprechend zu ändern.

Absatz 27

Da Akku-Säuren bei allen Eisenbahnen anfallen können, ist der Text entsprechend zu ändern.

Absatz 28

Anlagen der DB werden künftig Anlagen der Deutsche Bahn AG und dann der nach Artikel 2 § 2 Abs. 1 ENeuOG aus der Deutsche Bahn AG auszugliedern- den Fahrweg AG sein. Beides sind Eisenbahnen des Bundes.

Absatz 29

Das Bundesbahngesetz wird aufgehoben. Die Planfeststellung für Schienenwege von Eisenbahnen ist künftig im Allgemeinen Eisenbahngesetz geregelt.

Absatz 30

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden, ist die Vorschrift entsprechend anzupassen.

Absatz 31

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden, ist die Vorschrift aufzuheben.

Absatz 32

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden, ist die Vorschrift entsprechend anzupassen.

Absatz 33

Planfeststellungsverfahren werden nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz durchgeführt.

Absatz 34

Die Eisenbahnen des Bundes treten an die Stelle der Bundeseisenbahnen.

Absatz 35

Das Bundeseisenbahnvermögen ist hinsichtlich der öffentlich-rechtlichen Krankenversicherungseinrichtung (Bundesbahn-Betriebskrankenkasse) Rechtsnachfolger der DB (vgl. Artikel 1 § 13 Abs. 1 ENeuOG).

Absatz 36

Ein Vertreter der Eisenbahnen des Bundes ist in diesem Gremium nicht erforderlich.

Absatz 37

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ tritt an die Stelle der Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“.

Absatz 38

Eine dem § 39 des geltenden BbG entsprechende Regelung ist weder für das Bundeseisenbahnvermögen noch für die Eisenbahnen des Bundes vorgesehen. Dem Bundeseisenbahnvermögen obliegt nicht mehr die Erfüllung gesetzlicher Aufgaben im Sinne des bisherigen Bundesbahngesetzes. Für die Eisenbahnen des Bundes wäre mit Blick auf andere privatrechtlich organisierte Verkehrsunternehmen eine Sonderregelung nicht gerechtfertigt. Die Verweisung in der Zivilprozeßordnung kann daher ersatzlos entfallen.

Absatz 39

Das Sondervermögen DB war bislang von der Zahlung der Auslagen nicht befreit. Soweit an die Stelle der DB das Bundeseisenbahnvermögen tritt, ist es unter Berücksichtigung seiner Aufgabenstellung gerechtfertigt, es von der Zahlung auch der Auslagen zu befreien.

Absatz 40

Das Sondervermögen DB war bislang von der Zahlung der Auslagen nicht befreit. Soweit an die Stelle der DB das Bundeseisenbahnvermögen tritt, ist es unter

Berücksichtigung seiner Aufgabenstellung gerechtfertigt, es von der Zahlung auch der Auslagen zu befreien.

Absatz 41

Das Sondervermögen DB war bislang von der Zahlung der Auslagen nicht befreit. Soweit an die Stelle der DB das Bundeseisenbahnvermögen tritt, ist es unter Berücksichtigung seiner Aufgabenstellung gerechtfertigt, es von der Zahlung auch der Auslagen zu befreien.

Absatz 42

Die mit den Eisenbahnen im Güterverkehr konkurrierenden Verkehrsträger Straße und Binnenschifffahrt unterliegen keiner Beförderungspflicht. In einem weitgehend liberalisierten Verkehrsmarkt würden die Eisenbahnen bei Fortbestehen der Beförderungspflicht im Güterverkehr benachteiligt. § 453 ist daher aufzuheben. Auf den ordnungspolitischen Zusammenhang mit dem Tarifaufhebungsgesetz vom ... (BGBl. I S. ...) wird hingewiesen.

Die Verordnungsermächtigungen in §§ 458 und 460 sind entbehrlich, weil sich entsprechende Ermächtigungen im geltenden und künftigen AEG finden (§ 3 bzw. § 24). Die darauf beruhende Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) ist hinsichtlich aller Änderungen seit Bestehen des AEG (1951) ausschließlich auf die Ermächtigungen in diesem Gesetz gestützt worden.

Die Reisegepäckbeförderung ist Teil der Personenbeförderung. Die Personenbeförderung ist jedoch nicht Gegenstand des Siebenten Abschnittes des Vierten Buches. Die Reisegepäckbeförderung ist seit 1938 ausschließlich in der EVO geregelt. § 459 ist daher im HGB entbehrlich.

Absatz 43

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.

Absatz 44

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.

Absatz 45

Nummer 1 bis 3

Durch das Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178) wird der Bahnpolizeidienst seit 1. April 1992 vom Bundes-

grenzschutz wahrgenommen. Gleichzeitig wird die Terminologie angepaßt.

Absatz 46

Nummer 1 und 2

Die Vorschrift ist der neuen Verwaltungskompetenz gemäß Artikel 87 e GG — neu — anzupassen. Es handelt sich um eine hoheitliche Daueraufgabe. Daher wäre eine Befassung des Bundeseisenbahnvermögens mit dieser Aufgabe nur in den ersten Jahren nach Durchführung der Strukturreform zweckmäßig. Im übrigen folgt die Formulierung § 1 Teil VI Nr. 18.

Absatz 47

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“. Der Präsident ist oberste Dienstbehörde des Bundeseisenbahnvermögens (vgl. Artikel 1 § 10 Abs. 2 ENeuOG).

Absatz 48

Nachdem öffentliche Eisenbahnen umfassend durch das Verkehrssicherungsgesetz verpflichtet werden, sollen sie, entsprechend der schon bisher geltenden Regelung, nicht zusätzlich nach dem Bundesleistungsgesetz verpflichtet werden können. Die Regelung ist daher entsprechend anzupassen.

Absatz 49

Hoheitliche Tätigkeiten werden durch das Eisenbahn-Bundesamt wahrgenommen.

Absatz 50

Nummer 1 Buchstabe a und b

Durch das Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178) wird der Bahnpolizeidienst seit 1. April 1992 vom Bundesgrenzschutz wahrgenommen. Gleichzeitig wird die Terminologie angepaßt.

<p>Nummer 2</p> <p>Verträge über die Stundung von Reisekosten können mit allen Eisenbahnen geschlossen werden.</p>	<p>Gewerbsteuer ist im Hinblick auf die Besteuerung von Unternehmen anderer Verkehrsträger nicht gerechtfertigt.</p>
<p>Absatz 51</p> <p>Die Zuständigkeitsübertragung kann für die Eisenbahnen des Bundes bestehen bleiben.</p>	<p>Nummer 1 Buchstabe b</p> <p>Da DB und DR zum Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ zusammengefaßt werden, besteht kein gesonderter Regelungsbedarf für die DR mehr.</p>
<p>Absatz 52</p> <p>Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.</p>	<p>Nummer 2</p> <p>Die Vorschrift enthält die erforderliche Anwendungsbestimmung.</p>
<p>Absatz 53</p> <p>Nummer 1</p> <p>Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.</p>	<p>Absatz 56</p> <p>Nummer 1 Buchstabe a</p> <p>Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist Nachfolger der Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ und soll weiterhin von der Vermögensteuer befreit sein. Die Deutsche Bahn AG kann Vermögensteuerfreiheit für Verkehrsbetriebe nach Maßgabe des § 117 des Bewertungsgesetzes beanspruchen.</p>
<p>Nummer 2</p> <p>Die Vorschrift enthält die erforderliche Anwendungsbestimmung.</p>	<p>Nummer 1 Buchstabe b</p> <p>Die Vorschrift ist überflüssig, da die Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ zum Bundeseisenbahnvermögen zusammengefaßt werden.</p>
<p>Absatz 54</p> <p>Nummer 1 Buchstabe a</p> <p>Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist Nachfolger der Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“. Es nimmt ausschließlich Verwaltungsaufgaben wahr.</p>	<p>Nummer 2</p> <p>§ 25 des Vermögensteuergesetzes regelt, von welchem Zeitpunkt ab die in ihm enthaltenen Vorschriften gelten. Die Änderung der Jahreszahl gewährleistet die Anwendung der neuen Vorschriften zu dem Zeitpunkt, zu dem die Neuordnung wirksam werden soll.</p>
<p>Nummer 1 Buchstabe b</p> <p>Die Vorschrift ist überflüssig, da die Sondervermögen DB und DR zum Bundeseisenbahnvermögen zusammengefaßt werden.</p>	<p>Absatz 57</p>
<p>Nummer 2</p> <p>Die Vorschrift enthält die erforderliche Anwendungsbestimmung.</p>	<p>Nummer 1</p> <p>Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist Nachfolger der Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“. Es nimmt ausschließlich Verwaltungsaufgaben wahr.</p>
<p>Absatz 55</p> <p>Nummer 1 Buchstabe a</p> <p>Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist Nachfolger der Sondervermögen DB und DR. Es nimmt ausschließlich Verwaltungsaufgaben wahr. Eine Befreiung der Eisenbahnen des Bundes von der</p>	<p>Nummer 2</p> <p>Das Bundeseisenbahnvermögen nützt keine Grundstücke zu Betriebszwecken. Ein ermäßigter Steuermaßbetrag für den Grundbesitz den die Eisenbahnen des Bundes für Betriebszwecke nutzen, ist im Hinblick</p>

auf die Besteuerung vergleichbaren Grundbesitzes von Unternehmen anderer Verkehrsträger nicht gerechtfertigt. Die Vorschrift kann daher entfallen.

Nummer 3

§ 38 des Grundsteuergesetzes regelt, von welchem Zeitpunkt ab die in ihm enthaltenen Vorschriften gelten. Die Änderung der Jahreszahl gewährleistet die Anwendung der neuen Vorschriften zu dem Zeitpunkt, zu dem die Neuordnung wirksam werden soll.

Absatz 58

Die aus Vereinfachungsgründen eingeführte Steuerbefreiung für die DB und die DR gilt für Eisenbahnen des Bundes unverändert fort.

Absatz 59

Gemäß Artikel § 3 Abs. 1 ENeuOG dienen Eisenbahnverkehrsunternehmen dem öffentlichen Verkehr, wenn jedermann sie nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann. Dieser Begriff umfaßt daher die bisherige Aufzählung. Danach können Fahrausweise der Eisenbahnverkehrsunternehmen unter bestimmten Voraussetzungen als Rechnungen im Sinne des § 14 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes angesehen werden.

Absatz 60

Mit der Öffnung der Eisenbahnnetze werden künftig Huckepackverkehre nicht nur von der Deutsche Bahn AG sondern von allen Eisenbahnen durchgeführt werden können.

Absatz 61

Nummer 1

Es handelt sich um eine Anpassung an die neue Bezeichnung der Eisenbahn. Die Ausnahmenvorschrift wird damit auch für Anlagen der Eisenbahnen des Bundes beibehalten.

Nummer 2

Die Eisenbahnen des Bundes treten an die Stelle der Bundeseisenbahnen. Dadurch werden Erleichterungen in der Zollbehandlung erreicht.

Absatz 62

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.

Absatz 63

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.

Absatz 64

Nummer 1 Buchstabe a

Die Verwaltung der Schulden der Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ wird dem Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ übertragen. Ansprüche gegen die DB oder die DR sind Ansprüche gegen das Bundeseisenbahnvermögen. Die Vorschrift ist daher entsprechend zu ändern.

Nummer 1 Buchstabe b bis Nummer 3

Redaktionelle Folgeänderung.

Absatz 65

Nummer 1

Das Bundeskartellamt ist sachlich zuständig für die Sondervermögen „Deutsche Bundespost“ und „Deutsche Bundesbahn“. Eine Fortführung dieser Sonderzuständigkeit für die Eisenbahnen des Bundes, die als Wirtschaftsunternehmen geführt werden, ist nicht erforderlich.

Nummer 2

Diese Sonderregelung für Eisenbahnen ist nicht erforderlich.

Absatz 66

Die Vorschrift ist der neuen Verwaltungskompetenz gemäß Artikel 87 e GG — neu — anzupassen.

Absatz 67

Nummer 1

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —.

Nummer 2

Da weder ein Vertreter der Eisenbahnverkehrsverwaltung noch ein Vertreter der Eisenbahnen des Bundes im Deutschen Dampfkesselausschuß erforderlich ist, ist diese Regelung anzupassen.

Absatz 68

Nummer 1

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —.

Nummer 2

Es ist nicht erforderlich, eigene Sachverständige für diesen Bereich vom Bundesminister für Verkehr einzusetzen.

Absatz 69

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —.

Absatz 70

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —.

Absatz 71

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —.

Absatz 72

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —.

Absatz 73

Nummer 1

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —.

Nummer 2

Es ist nicht erforderlich, eigene Sachverständige für diesen Bereich vom Bundesminister für Verkehr einzusetzen.

Absatz 74

Die Aufgaben der Bahnpolizei wurden dem Bundesgrenzschutz nach dem Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178) übertragen. Ausnahmen vom Waffengesetz für die Eisenbahnverkehrsverwaltung sind daher nicht erforderlich.

Absatz 75

Aufträge der Deutsche Bahn AG sind grundsätzlich keine öffentlichen Aufträge im Sinne der Preisrechtsvorschriften. Preisrechtsvorschriften kommen nur zur Anwendung, wenn dies bei Vorliegen eines besonderen öffentlichen Interesses vertraglich vereinbart wird oder Bauvorhaben mit öffentlichen Mitteln finanziert werden. In diesen Fällen erfolgt die Preisprüfung durch die Preisdienststellen der Länder.

Absatz 76

Nummer 1

Die Eisenbahnen des Bundes sind nicht Bund im Sinne dieser Vorschrift und daher zur Deckungsvorsorge verpflichtet. Die Klarstellung für das Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ kann daher gestrichen werden.

Nummer 2

Die atomrechtliche Aufsicht für den Transport radioaktiver Stoffe wird beim Eisenbahn-Bundesamt konzentriert. Lediglich in den Fällen, in denen eine nichtbundeseigene Eisenbahn das Schienennetz von Eisenbahnen des Bundes für einen Transport nicht berührt, bleibt es bei der Zuständigkeit der Landesbehörden.

Absatz 77

Die Vorschrift wurde an die entsprechende Regelung in § 24 Abs. 1 Satz 2 Atomgesetz angepaßt.

Absatz 78

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden, ist diese Sonderregelung aufzuheben.

Absatz 79

In der Berechnungsgrundlage treten die Eisenbahnen des Bundes an die Stelle der DB.

Absatz 80

Nummer 1

Die Eisenbahnen des Bundes werden nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt.

Nummer 2

Die Bezugscheine für Eisenbahnen des Bundes werden weiterhin vom Bundesminister für Verkehr erteilt, da die Eisenbahnen des Bundes zu ihrer Versorgung mit Dieselmotorkraftstoff über ein eigenes Verbundnetz zur Bewirtschaftung verfügen. In diesem Netz sind Schwerpunkte der Verteilung von Dieselmotorkraftstoff eingerichtet, die nicht nach Ländern aufgeteilt sind. Auch in Krisen mit Energieverknappung soll diese Bewirtschaftung und die zentrale Organisation erhalten bleiben.

Absatz 81

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist Nachfolger der Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“.

Absatz 82

Das Bundeseisenbahnvermögen ist hinsichtlich der öffentlich-rechtlichen Krankenversorgungseinrichtung Rechtsnachfolger der DB (vgl. Artikel 1 § 13 Abs. 1 ENeuOG). Die Bundesbahn-Versicherungsanstalt wird unter der Bezeichnung „Bahnversicherungsanstalt“ als Körperschaft des öffentlichen Rechts weitergeführt (vgl. Artikel 1 § 13 Abs. 2 ENeuOG).

Absatz 83

Eine Sonderstellung für Eisenbahnen des Bundes ist nicht gerechtfertigt. Die Regelung soll daher für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden schienengebundenen Eisenbahnverkehr gelten.

Absatz 84

Die Deutsche Bahn AG tritt hinsichtlich des Erbringens von Eisenbahnverkehrsleistungen an Stelle der DB. Für den Bereich dieser Gesellschaft sowie für den Bereich der daraus durch Ausgliederung hervorgehenden Eisenbahnunternehmen ist es, wie nach bisher geltendem Recht, notwendig, durch tarifvertragliche Regelungen vom Kalenderjahr als Urlaubsjahr abzuweichen.

Absatz 85

Die Eisenbahnen des Bundes werden nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt. Die Eisenbahnen des Bundes werden nunmehr von § 4 Abs. 1 Nr. 7 Arbeitssicherstellungsgesetz als sonstiges Verkehrsunternehmen erfaßt.

Absatz 86

Nummer 1

Die Änderung ist erforderlich, um den Verkauf von Reisebedarf in Personenbahnhöfen im bisherigen Umfang zu ermöglichen.

Nummer 2

Durch die Änderung wird die Rechtsverordnungsermächtigung des § 8 Abs. 2 LSchlG auf alle Verkaufsstellen auf Personenbahnhöfen ausgedehnt. Dies ist erforderlich, weil durch Wegfall des Bundesbahngesetzes die „Allgemeinen Verwaltungsvorschriften für die Behandlung von Bahnhofswirtschaften, Bahnhofsverkaufsstellen und Bahnhofsfriseurbetrieben“ gegenstandslos werden.

Absatz 87

Nummer 1

Anpassung an den seit 1. Januar 1975 geltenden Rechtszustand.

Nummer 2

Die Vorschriften sind überholt und sind daher aufzuheben.

Absatz 88

Nummer 1 Buchstabe a und b

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —.

Nummer 2

Die Vorschrift regelt, daß der Bundesminister für Verkehr bestimmen kann, welche Sachverständigen die überwachungsbedürftigen Anlagen im Bereich von Eisenbahnen des Bundes prüfen. Die DB beschäftigt bereits jetzt Sachverständige, die derartige Prüfungen durchführen. Da solche Anlagen z. T. unmittelbar in den Betriebsprozeß eingebunden sind (z. B. Weichen-Propangasheizungen), ist es sachgerecht, dem Bundesminister für Verkehr zu ermöglichen, für diese Prüfungen Sachverständige der Bahnunternehmen zu bestimmen, die mit dem Bahnbetrieb vertraut sind und bahnspezifische Kenntnisse besitzen.

Absatz 89

Nummer 1 Buchstabe a

Eisenbahnen werden künftig als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Eine Unter-

scheidung zwischen Eisenbahnen des Bundes und nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist daher nicht mehr erforderlich.

Nummer 1 Buchstabe b

Da alle Eisenbahnen als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt werden, ist auch die Unterscheidung zwischen einem Beruf des öffentlichen Dienstes und einem Beruf der gewerblichen Wirtschaft nicht mehr notwendig.

Nummer 2

Im Sachverständigenrat sollen die Eisenbahnen des Bundes vertreten sein.

Absatz 90

Nummer 1

Redaktionelle Folgeänderung zu Nummer 2.

Nummer 2

Träger der gesetzlichen Unfallversicherung für die Versicherten der DB und der DR ist zur Zeit der Bund, da es sich bei der DB und der DR um „Unternehmen des Bundes“ im Sinne des § 653 Abs. 1 Nr. 1 RVO handelt. Die Aufgaben des Bundes werden bisher von der Bundesbahn-Ausführungsbehörde für Unfallversicherung (BUVB) durchgeführt (§ 766 Abs. 1 RVO). Diese Regelung weicht von der im übrigen Bereich der gesetzlichen Unfallversicherung geltenden Organisationsform der rechtlich selbständigen Solidargemeinschaften ab, die sich im Umlageverfahren finanzieren.

Eine Berechtigung für eine Eigenversicherung des Staates und damit für eine Zuordnung der Deutsche Bahn AG zum Bund als Unfallversicherungsträger besteht nach deren Gründung nicht mehr. Es wird daher eine Lösung vorgesehen, nach der die gesetzliche Unfallversicherung für die Deutsche Bahn AG von einem aus der Bundesbahn-Ausführungsbehörde zu bildenden rechtlich selbständigen Bahn-Versicherungsträger und nicht vom Bund in Eigenversicherung durchgeführt wird. Durch die Verweisung auf die für die Berufsgenossenschaften geltenden Vorschriften wird die Eisenbahn-Unfallkasse zuständig für den Erlaß von Unfallverhütungsvorschriften und deren Überwachung. Die Regelungen sind entsprechenden Vorschriften für die Gemeindeunfallversicherungsverbände (§ 669 RVO) und für die Unfallkassen bei den Stadtstaaten (§ 655 Abs. 4 Satz 2 ff RVO sowie § 36 Abs. 2 a, § 44 Abs. 2 a und § 70 Abs. 2 a SGB IV) nachgebildet. Die Regelung in Absatz 1 Nr. 3 stellt sicher, daß der bisherige Zuständigkeitsbereich der BUVB erhalten bleibt. Unter „Eisenbahninfrastruktur“ sind auch die bisher zum Zuständigkeitsbe-

reich der BUVB gehörenden artverwandten Betriebe zu verstehen.

Nummer 3

Träger der Unfallversicherung im Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ und in den bundeseigenen Eisenbahnunternehmen ist gemäß § 657 a RVO eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, der die Diensthermfähigkeit nach § 121 Nr. 2 des Beamtenrechtsrahmengesetzes verliehen wird. Neben der Einstellung neuer Mitarbeiter soll es der Körperschaft, wie bereits bisher der Bundesbahnausführungsbehörde für Unfallversicherung möglich sein, insbesondere durch Unfall oder Krankheit leistungsverminderte Beschäftigte der Bereiche für die die Unfallkasse Versicherungsträger ist, für die Erledigung ihrer Aufgaben zu beschäftigen.

Absatz 91

Nummer 1 und 2

S. Begründung zu Absatz 93.

Absatz 92

S. Begründung zu Absatz 63.

Absatz 93

Nummer 1 und 2

Die Bundesbahn-Versicherungsanstalt wird unter der Bezeichnung „Bahnversicherungsanstalt“ als rechtsfähige Körperschaft des öffentlichen Rechts mit Selbstverwaltung weitergeführt (vgl. Artikel 1 § 13 Abs. 2 ENeuOG).

Absatz 94

S. Begründung zu Absatz 93.

Absatz 95

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG hinsichtlich der Bediensteten Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.

Absatz 96

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG hinsichtlich der Bediensteten Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.

Absatz 97

S. Begründung zu Absatz 93.

Absatz 98

Nummer 1 und 2

S. Begründung zu Absatz 93.

Absatz 99

Die Vorschrift ist im Hinblick auf die fortbestehende Zuständigkeit der Bahnärzte für die Aufgaben des medizinischen Dienstes zu ändern. Die im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Aufgaben des medizinischen Dienstes durch die Ärzte des Bundes-eisenbahnvermögens entstehenden Kosten werden vom Arbeitgeber getragen.

Absatz 100

Nummer 1 bis 3 Buchstabe a

S. Begründung zu Absatz 93.

Nummer 3 Buchstabe b

Die Vorschrift regelt die Zuständigkeit der Bahnversicherungsanstalt in der Rentenversicherung für Arbeiter. Die Regelungen in Buchstabe c und d der Nummer 2 stellen sicher, daß der bisherige Zuständigkeitsbereich der Bundesbahn-Versicherungsanstalt — mit Ausnahmen der in § 3 Abs. 1 Buchstabe e bis g der Satzung der Anstalt genannten Bereiche — erhalten bleibt.

Nummer 4

S. Begründung zu Absatz 93.

Nummer 5 Buchstabe a

Redaktionelle Änderung (s. Begründung zu Absatz 93).

Nummer 5 Buchstabe b

Inhaltlich analoge Änderung zu § 128 Nr. 2 SGB VI hinsichtlich der Rentenversicherung für Angestellte (s. Begründung zu Nr. 3 Buchstabe b).

Nummer 6

S. Begründung zu Absatz 93.

Nummer 7

Anpassung des Personalstatuts der Bahnversicherungsanstalt an die Regelung für die neue Eisenbahn-Unfallkasse und die vorgesehenen Regelungen der Gesundheitsreform in § 147 SGB V neuer Fassung, wonach Neuzugänge bei der Betriebskrankenkasse ab 1. April 1996 von der Kasse selbst eingestellt werden sollen.

Nummer 8 Buchstabe a

S. Begründung zu Absatz 93.

Nummer 8 Buchstabe b

Die Regelung verstärkt die Rechtsstellung der Bahnversicherungsanstalt als einer nach § 143 Abs. 1 SGB VI mit Dienstherreneigenschaft ausgestalteten Selbstverwaltungskörperschaft des öffentlichen Rechts auch in bezug auf das Personalwesen.

Nummer 9

Redaktionelle Anpassung der Inhaltsübersicht.

Nummer 10

Die Änderung soll einen Wechsel des Versicherungsträgers während eines bestehenden Beschäftigungsverhältnisses verhindern. Eine darüber hinausgehende Bindung an den bisherigen Versicherungsträger würde der grundsätzlichen Zuständigkeitsabgrenzung der Versicherungsträger in der Rentenversicherung und vergleichbaren Übergangsvorschriften (§ 237 Abs. 1 SGB VI) widersprechen.

Absatz 101

Nummer 1

Das Sondervermögen „Bundeseisenbahnvermögen“ ist gemäß Artikel 1 § 1 ENeuOG hinsichtlich der Stellung als Arbeitgeber Rechtsnachfolger des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“. Die nach Artikel 2 ENeuOG zu gründende Deutsche Bahn AG ist nicht „öffentlicher Arbeitgeber“ im Sinne des SchwbG.

Nummer 2

Auf die Anführung einzelner von Schwerbehinderten unentgeltlich benutzbarer Zuggattungen im Gesetz wird wegen des ständigen Wandels der Bezeichnung

gen verzichtet. An die Stelle der bisher angeführten einzelnen Zuggattungen tritt der Sammelbegriff „Züge des Nahverkehrs“. Eine Einschränkung des gesetzlich verbürgten Anspruches auf unentgeltliche Beförderung im Nahverkehr ist damit nicht verbunden.

Nummer 3 Buchstabe a, aa)

Die Definition des Nahverkehrs im Sinne des Schwerbehindertengesetzes wird aktualisiert und verallgemeinert (vgl. Begründung zu Nr. 2). Die Definition entspricht der des Artikels 5 § 2 Abs. 5 ENeuOG. Die Eisenbahnen des Bundes treten an die Stelle der DB.

Nummer 3 Buchstabe a, bb)

Aktualisierung des Zitates aus Anlaß der Neufassung des AEG.

Nummer 3 Buchstabe b

Die Kenntlichmachung der von Schwerbehinderten unentgeltlich benutzbaren Zügen des Nahverkehrs erfolgt künftig wie im Omnibuslinienverkehr durch Kenntlichmachung in den Kursbüchern, Fahrplänen und Aushängen.

Nummer 3 Buchstabe c

Die rechtsverbindliche Festlegung der Zuggattungen bzw. der Züge des Nahverkehrs, die von Schwerbehinderten unentgeltlich benutzt werden können, erfolgt künftig durch den Ordnungsgeber. Es kann nicht den Eisenbahnen überlassen bleiben, durch Wahl und Wechsel von Zuggattungsbezeichnungen den Umfang des Anspruchs der Schwerbehinderten auf unentgeltliche Beförderung zu bestimmen.

Nummer 4

Die Eisenbahnen des Bundes treten an die Stelle der DB. Ferner werden die einzelnen angeführten Zuggattungen auch hier ersetzt durch den Sammelbegriff „Züge des Nahverkehrs“.

Absatz 102

Nummer 1

An die Stelle der DB/DR tritt die Deutsche Bahn AG.

Nummer 2 Buchstabe a

Anpassung an die veränderte Terminologie im Schwerbehindertengesetz.

Nummer 2 Buchstabe b und c

Auf die konkrete Aufzählung bestimmter Zuggattungen wird verzichtet, weil diese häufigen Änderungen in der Bezeichnung unterworfen sind. Es wird künftig auf den funktionalen Nahverkehrsbegriff in Übereinstimmung mit Artikel 5 § 2 Abs. 5 ENeuOG abgestellt, den künftig auch das Schwerbehindertengesetz selbst verwendet (vgl. Abs. 101). Die entsprechenden Züge wären künftig im Kursbuch und in den Fahrplänen und Anhängen kenntlich zu machen wie im Falle des Omnibusverkehrs. Bei Erlass einer auf § 61 Abs. 4 SchwbG — neu — gestützten Verordnung könnten die darin festgelegten Zuggattungen, die Züge des Nahverkehrs im Sinne des § 61 sind, in das Muster 5 übernommen werden.

Absatz 103

Nummer 1

Eine auf Eisenbahnen des Bundes beschränkte Verpflichtung ist nicht sachgerecht.

Nummer 2

Absatz 2 ist aufzuheben, da Eisenbahnen des Bundes Leistungen nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten erbringen sollen und nicht auf der Grundlage gesetzlicher Auflagen.

Nummer 3

Redaktionelle Folgeänderung

Nummer 4

Absatz 4 ist aufzuheben, da keine Unterscheidung mehr getroffen wird zwischen Eisenbahnen des Bundes und anderen öffentlichen Eisenbahnen.

Absatz 104

Nummer 1 und 3

Für den Fahrweg wird künftig zunächst die Deutsche Bahn AG und dann die gemäß Artikel 2 § 2 Abs. 1 ENeuOG aus der Deutsche Bahn AG auszugliedernde Fahrweg AG zuständig sein, die auch Eigentümer des Fahrweges sind. Beides sind Eisenbahnen des Bundes.

Nummer 2

Die Streichung des § 9 EKrG beseitigt eine Verwaltungszuständigkeit des Bundesministers für Verkehr. Nach dieser Vorschrift war bisher der Bundesminister für Verkehr unter bestimmten Voraussetzungen nicht nur als Anordnungsbehörde im Kreuzungsrechtsverfahren, sondern auch als Planfeststellungsbehörde zuständig. In der Praxis ist diese Vorschrift bisher nicht zur Anwendung gekommen. Für eine Streichung der Vorschrift spricht auch, daß die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens durch eine oberste Bundesbehörde wenig praktikabel ist. Die Streichung bewirkt, daß für das Planfeststellungsverfahren künftig die auch in den übrigen Fällen zuständige Behörde zuständig wird. Nach welchen Vorschriften das Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist, richtet sich nach dem jeweils anzuwendenden Fachplanungsgesetz. Bei verschiedenen Verkehrswegen ist ggf. nach § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz zu verfahren.

Nummer 4

Bei § 19 Abs. 1, 3 und 4 EKrG handelt es sich um Übergangsvorschriften, für deren Beibehaltung rund 30 Jahre nach Inkrafttreten des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom 14. August 1963 die seinerzeit maßgeblichen Gründe nicht mehr gegeben sind. Eine Übergangsregelung für Erhaltungsmaßnahmen, die bereits in Ausführung begriffen sind, ist vorgesehen.

Absatz 105

Nummer 1

Die Eisenbahnen des Bundes treten an die Stelle der Bundeseisenbahnen.

Nummer 2

Die Vorschrift kann gestrichen werden, da Artikel 5 § 18 ENeuOG nunmehr eine inhaltsgleiche generelle Regelung enthält. Diese entspricht § 16a des Bundesfernstraßengesetzes. Die übrigen Vorschriften des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes bleiben als spezielle Regelung unberührt.

Absatz 106

Redaktionelle Folgeänderung.

Absatz 107

Nummer 1 bis 4

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsbau geführt werden, sind diese Sonderregelungen aufzuheben.

Absatz 108

Sondervorschriften für Fahrlehrer, Fahrschulen und Fahrlehrerausbildungsstätten sind weder für das Bundeseisenbahnvermögen noch für die Eisenbahnen des Bundes erforderlich. Die Vorschrift ist daher entsprechend anzupassen.

Absatz 109

Nummer 1 und 2

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsbau geführt werden, sind diese Sonderregelungen aufzuheben.

Absatz 110

Weder für das Bundeseisenbahnvermögen noch für die Eisenbahnen des Bundes werden eigene Sachverständige und Prüfer benötigt. Die Vorschrift ist daher entsprechend anzupassen.

Absatz 111

Nummer 1 bis 8

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsbau geführt werden, sind diese Sonderregelungen aufzuheben.

Absatz 112

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsbau geführt werden, sind diese Sonderregelungen aufzuheben.

Absatz 113

Deutsche Bundespost, DB und DR führen keine Personenbeförderung mit eigenen Kraftfahrzeugen mehr durch. Die Vorschrift ist daher aufzuheben.

Absatz 114

Nummer 1

Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Sonderregelungen gegenüber anderen Transportunternehmen sind nicht gerechtfertigt.

Nummer 2

Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit werden bereits bei der Erteilung der Betriebsgenehmigung an Eisenbahnen geprüft. Zur Überwachung ist die Erteilung und das Mitführen einer Bescheinigung über den Berufszugang geboten.

Absatz 115

Nachdem die Sondervorschriften für den Güterfernverkehr der DB im Güterkraftverkehrsgesetz aufgehoben werden (Tarifaufhebungsgesetz), sind auch die Folgevorschriften aufzuheben.

Absatz 116

Nummer 1

Die Eisenbahnen des Bundes treten an die Stelle der Bundeseisenbahnen.

Nummer 2

Nach momentan geltender Rechtslage sind Verstöße gegen eine Ausnahmeverordnung nach § 6 des Gefahrgutgesetzes nicht unmittelbar bußgeldbewehrt, da § 6 Gefahrgutgesetz nicht in § 10 Gefahrgutgesetz genannt ist. Praktisch wird zur Zeit zum Teil wie folgt verfahren:

Wird gegen eine Ausnahmeverordnung verstoßen, gilt diese dann nicht als in Anspruch genommen, und eine eventuelle Bußgeldbewehrung richtet sich nach den entsprechenden Vorschriften des Regelwerks.

Diese Vorgehensweise hat sich in der Praxis als nicht geeignet erwiesen, Verstöße gegen Ausnahmeverordnungen zu ahnden. Von den zuständigen Bußgeldstellen und von den Ländern wird seit langem das Erfordernis einer eigenständigen Bußgeldvorschrift zu den Ausnahmeverordnungen betont.

Auch gibt die dargestellte Vorgehensweise unter dem Gesichtspunkt der Rechtsklarheit Anlaß zu Bedenken. Für die Anwender von Ausnahmeverordnungen ist nicht ohne weiteres erkennbar, welche Folgen sich aus einem Verstoß ergeben.

Absatz 117

Nummer 1 Buchstabe a

Da die bisher von der DB wahrgenommenen hoheitlichen Aufgaben auf das Eisenbahn-Bundesamt übergehen, ist die Vorschrift anzupassen.

Nummer 1 Buchstabe b

Redaktionelle Folgeänderung.

Nummer 2

Da die bisher von der DB wahrgenommenen hoheitlichen Aufgaben auf das Eisenbahn-Bundesamt übergehen, ist die Vorschrift anzupassen.

Absatz 118

Nummer 1 Buchstabe a

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87e GG — neu —.

Nummer 1 Buchstabe b

Redaktionelle Folgeänderung.

Nummer 2 Buchstabe a

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87e GG — neu —.

Nummer 2 Buchstabe b

Die hoheitlichen Aufgaben des Bundesbahn-Zentralamtes Minden gehen auf das Eisenbahn-Bundesamt über.

Nummer 3

Da sich die Verwaltungszuständigkeit gemäß Artikel 87e GG — neu — ändert, ist die Vorschrift entsprechend anzupassen.

Absatz 119

Die Aufhebung der Sonderregelungen für den Güterfernverkehr der DB (s. Abs. 114) mit bundesbahneigenen Kraftfahrzeugen erfordert eine Überleitung in das System des Güterkraftverkehrsgesetzes hinsichtlich der Höchstzahlen sowie der Genehmigungserteilung und -übertragung.

Dementsprechend wird die auf das Land (abhängig vom Sitz der Deutsche Bahn AG) entfallende Höchstzahl um die Zahl der gegenwärtig von der DB eingesetzten Kraftfahrzeuge erhöht. Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes tritt zunächst an die Stelle der DB das Bundeseisenbahnvermögen.

Absatz 120

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden, ist die Regelung aufzuheben.

Absatz 121

Die Klarstellung war für das Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ noch erforderlich. Die Eisenbahnen des Bundes unterliegen jedoch wie jedes andere Unternehmen auch der Kostenpflicht. Die Regelung ist daher überflüssig.

Absatz 122

Nummer 1 Buchstabe a

Eisenbahnen des Bundes werden künftig, wie bislang schon die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Die bisherige Aufteilung der Leistungspflichten zwischen DB und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen kann daher nicht länger aufrechterhalten werden. Unabhängig vom Eigentümer sollen daher alle öffentlichen Eisenbahnen die gleichen Pflichten treffen. Zu diesen Pflichten zählen insbesondere:

1. die Erbringung von Verkehrsleistungen für Behörden und Dienststellen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben auf Verkehrsleistungen angewiesen sind,
2. die Erbringung von Verkehrsleistungen für die Streitkräfte bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, soweit die Streitkräfte dieses fordern,
3. die Sicherung wichtiger Betriebseinrichtungen und Verkehrsmittel durch Vorsorge und Schutzmaßnahmen.

In § 10 Abs. 1 wurden daher die Regelungen des bisherigen § 10 Abs. 1 und des bisherigen § 10 Abs. 4 Satz 1 zusammengefaßt. Danach sind alle öffentlichen Eisenbahnen zu Verkehrsleistungen mit allen ihren Verkehrsmitteln verpflichtet. Der Schienenersatz- und Ergänzungsverkehr braucht nicht gesondert geregelt zu werden, da er schon durch die Verpflichtung zu Verkehrsleistungen mit Kraftfahrzeugen erfaßt ist.

Nummer 1 Buchstabe b

In § 10 Abs. 2 wurden die Regelungen des bisherigen § 10 Abs. 2 Satz 1 und des bisherigen § 10 Abs. 4 Satz 2 und 3 zusammengefaßt, um die Leistungen aller öffentlichen Eisenbahnen einheitlich zu beschreiben.

Nummer 1 Buchstabe c

Da für ein über die Anforderungs- oder Verpflichtungsbefugnis nach den Absätzen 1 und 2 hinausgehendes Weisungsrecht kein Bedürfnis besteht, ist Absatz 3 aufzuheben. Die Aufhebung des Absatzes 4 ist eine redaktionelle Folgeänderung.

Nummer 1 Buchstabe d

Da § 453 HGB insgesamt aufgehoben wird, ist der Text redaktionell anzupassen.

Nummer 1 Buchstabe e

Redaktionelle Folgeänderung.

Nummer 1 Buchstabe f

Damit kann der Bundesminister für Verkehr alle Befugnisse im Rahmen des § 10 auf Bundesoberbehörden übertragen.

Nummer 2 § 10 a

Die Erfüllung der Aufgaben der DB und der DR im Zivilschutz nach dem Zivilschutzgesetz, dem Gesetz über die Erweiterung des Katastrophenschutzes und dem Schutzbaugesetz bleibt unverzichtbar. Die Aufgaben sind auch weiterhin wahrzunehmen.

Nach der Umwandlung der DB und der DR in privatrechtliche Unternehmen können diese Unternehmen nicht mehr nach den vorgenannten Gesetzen in Anspruch genommen werden, da diese Gesetze Verwaltungsaufgaben des Bundes und der Länder regeln. Daher ist eine gesonderte Regelung zu schaffen.

Die Entschädigung für geforderte Leistungen erfolgt nach § 23 Verkehrssicherstellungsgesetz.

Nummer 2 § 10 b

Die Entscheidung, ob eine Strecke betrieben wird, betriebsbereit gehalten wird oder ob in sie investiert wird, ob der Betrieb auf dieser Strecke an Dritte übertragen oder ob die Strecke an Dritte veräußert wird, ist zunächst eine ausschließlich unternehmerische Angelegenheit der Eisenbahnen des Bundes. Da der Bund aus verteidigungspolitischen Gründen ein Interesse daran haben kann, daß eine aus Unternehmenssicht stillzulegende Strecke im Eigentum einer Eisenbahn des Bundes verbleibt oder von ihr betriebsbereit gehalten wird, ist eine Regelung erforderlich, die dies sicherstellt.

Absatz 1 enthält eine entsprechende Mitteilungspflicht der Eisenbahn gegenüber dem Bundesminister für Verkehr.

Absatz 2 sieht eine Anordnungsbefugnis des Bundesministers für Verkehr zur weiteren Vorhaltung einer Strecke aus übergeordneten Gründen vor. Eine Frist für die Anordnung der Vorhaltung einer Strecke durch den Bundesminister für Verkehr ist sinnvoll, da die Eisenbahn in einem absehbaren Zeitraum Klarheit darüber haben muß, ob die Vorhaltung angeordnet wird oder nicht. Die sich für die Eisenbahn aus der Vorhaltung ergebenden wirtschaftlichen Nachteile sind auszugleichen.

Gemäß Absatz 3 ist der Bund ausgleichspflichtig. Einzelheiten des Ausgleiches sind in einer Vereinbarung zu regeln.

Absatz 4 enthält eine den Absätzen 1 bis 3 entsprechende Regelung für vor Inkrafttreten dieses Gesetzes von DB und DR aus übergeordneten Gründen vorgehaltene Strecken.

Nummer 3

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr als Behörden organisiert sind, ist eine Gleichstellung mit Eigentümern oder Besitzern von anderen Transportmitteln erforderlich.

Nummer 4 Buchstabe a

Redaktionelle Folgeänderung.

Nummer 4 Buchstabe b

In Anlehnung an Satz 1 wird damit auch für den Bereich der Eisenbahnen die Möglichkeit der Delegation der Aufgaben auf eine Bundesoberbehörde geschaffen.

Nummer 4 Buchstabe c

Nachdem die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr als Behörden organisiert sind, ist die Vorschrift aufzuheben.

Nummer 5

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —.

Absatz 123

Nummer 1 Buchstabe a

Redaktionelle Folgeänderungen aufgrund der Änderung des Verkehrssicherungsgesetzes. Im übrigen siehe Begründung zu Absatz 122.

Nummer 1 Buchstabe b

Die Betriebspflicht für Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, ist entfallen.

Nummer 2 Buchstabe a

Die Aufgaben der Bahnpolizei wurden dem Grenzschutz nach dem Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178) übertragen. Die Vorschrift ist daher entsprechend anzupassen.

Nummer 2 Buchstabe b

Eine Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Verteidigung wurde bislang nicht geschlossen. Sie ist auch nicht erforderlich. Die Vorschrift kann daher aufgehoben werden.

Absatz 124

Nummer 1 Buchstabe a

Die Aufzählung der Vorschriften ist nicht erforderlich.

Nummer 1 Buchstabe b

Da keine Unterscheidung mehr zwischen Eisenbahnen des Bundes und nichtbundeseigenen Eisenbahnen getroffen wird, kann die Vorschrift gestraft werden.

Nummer 2

Die Aufgabe der bisherigen Bundesbahndirektionen wird dem Eisenbahnbundesamt übertragen. Im übrigen siehe Begründung zu Nummer 1 Buchstabe b.

Absatz 125

Da die Eisenbahnen des Bundes nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden, ist die Regelung aufzuheben.

Absatz 126

Die Verweisungen sind dem neuen Bundesdatenschutzgesetz vom 20. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2954) anzupassen.

Absatz 127

Nummer 1 Buchstabe a

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —. Um die Einheit des Eisenbahnbetriebes zu erhalten, sind bei Abweichungen von der Eisenbahn-Signalordnung zentrale Regelungen erforderlich.

Nummer 1 Buchstabe b

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —. An die Stelle des Vorstandes der DB tritt das Eisenbahn-Bundesamt. Um die Einheit des Eisenbahnbetriebes zu erhalten, sind bei Abweichungen von der Eisenbahn-Signalordnung zentrale Regelungen erforderlich.

Nummer 1 Buchstabe c

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu —. An die Stelle des Vorstandes der DB tritt das Eisenbahn-Bundesamt.

Nummer 2 Buchstabe a und b

An die Stelle der DB treten die Eisenbahnen des Bundes. Die Vorschriften sind daher entsprechend anzupassen.

Nummer 3 Buchstabe a

Gemäß Einigungsvertrag (Anlage I Kapitel XI Sachgebiet A Abschnitt III Nr. 8) gilt die Eisenbahn-Signalordnung mit folgender Maßgabe: „Abschnitt C Nr. 2 der Anlage wird erweitert um die von Abschnitt B abweichenden Signale der mit Genehmigungsverfügung des Ministers für Verkehrswesen eingeführten DV 301 der DR vom 16. September 1970, gültig ab 1. Oktober 1971.“ Bei den Bestimmungen zu diesen Signalen sind Dienststellen der DR als Ausnahmen oder Genehmigungen erteilende Stellen genannt. Diese müssen neu bestimmt werden.

Nummer 3 Buchstabe b

An die Stelle der DB treten die Eisenbahnen des Bundes. Als Abkürzung hierfür wird „EB“ eingeführt. Die Vorschriften sind entsprechend anzupassen.

Absatz 128

Nummer 1

Die Entscheidung darüber, ob eine Strecke als Haupt- oder Nebenbahn eingestuft wird, soll bei Eisenbahnen des Bundes, wie bisher schon bei der DB, vom Unternehmen getroffen werden.

Nummer 2

Die EBO benennt als technische Rahmenvorschrift die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Eisenbahnen. Diese Anforderungen sind überwiegend in allgemeiner Form als Schutzziele formuliert. Darauf gründen sich die konkreten Anweisungen, die DB und DR eigenverantwortlich erlassen haben.

Im Interesse der Sicherheit der Anlagen, Fahrzeuge und des Bahnbetriebs sind derartige Ausführungsbestimmungen auch weiterhin erforderlich.

Da nach Artikel 5 § 12 ENeuOG ein diskriminierungsfreier Zugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Eisenbahninfrastruktur gewährleistet wird, ist die Sicherstellung eines einheitlichen Standards für die Abwicklung des Eisenbahnbetriebs notwendig.

Dem Eisenbahn-Bundesamt sowie den Aufsichtsbehörden der Länder soll daher die Möglichkeit gegeben werden, durch Verwaltungsakt entsprechende Anweisungen zu erlassen.

Nummer 3 Buchstabe a bis c

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu — und dem Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

Nummer 4

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu — und dem Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

Nummer 5

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu — und dem Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

Nummer 6

Die Aufgaben der bisherigen Sachverständigen der DB können von Ingenieuren, die vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt sind, wahrgenommen werden. Diese können aus dem bisherigen Kreis der Sachverständigen der Deutschen Bundesbahn kommen.

Nummer 7 Buchstabe a

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu — und dem Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

Nummer 7 Buchstabe b

Um die Einheit des Eisenbahnbetriebes zu erhalten, sind zentrale Regelungen erforderlich.

Nummer 8 Buchstabe a

Da das Verhalten von Eisenbahnverkehrsunternehmen und nicht das von Verwaltungen geregelt werden soll, ist die Vorschrift entsprechend anzupassen.

Nummer 8 Buchstabe b

Bei Abweichungen genügt die Zustimmung der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen, da diese ohnehin verpflichtet sind, ihren Betrieb sicher zu führen.

Nummer 9

Eine Überwachung durch die Eisenbahnen selbst, die ihren Betrieb sicher zu führen haben, genügt.

Nummer 10

Eine Überwachung durch die Eisenbahnen selbst, die ihren Betrieb sicher zu führen haben, genügt.

Nummer 11 Buchstabe a

Redaktionelle Folgeänderung.

Nummer 11 Buchstabe b

Die Zuständigkeit der Bahnpolizeiämter für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten erstreckt sich auf das Gebiet der Bahnanlagen von Eisenbahnen des Bundes.

Absatz 129

Nummer 1 Buchstabe a und b

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu — und dem Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

Nummer 2 Buchstabe a

Die Regelung entspricht der Verwaltungskompetenz nach Artikel 87 e GG — neu — und dem Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

Nummer 2 Buchstabe b

Um die Einheit des Eisenbahnbetriebes zu erhalten, sind zentrale Regelungen erforderlich.

Nummer 3

Durch die Dritte Änderungsverordnung zur EBO wurden die §§ 55 bis 61 aufgehoben und § 64 a EBO hinzugefügt.

Nummer 4 Buchstabe a bis c

Die Änderungen entsprechen den Änderungen der EBO, wie sie durch Artikel 3 Nr. 2 des Gesetzes zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178) vorgenommen wurden.

Absatz 130

Nummer 1

Die Beförderungspflicht für Personen- und Reisegepäck wird künftig in Artikel 5 § 10 ENeuOG geregelt. Diese Vorschrift entspricht insoweit § 2 Abs. 1 der geltenden EVO. Die Bestimmungen des § 2 Abs. 3 der geltenden EVO werden in § 53 Abs. 1 Satz 2 EVO übernommen (s. unter f)). Der bisherige Absatz 2 erscheint entbehrlich.

Nummer 2

Die Bestimmungen für Tarife werden in § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zusammengefaßt. Die Vorschrift ist daher aufzuheben.

Nummer 3 Buchstabe a und b

Mit der Aufhebung der Tarifpflicht im Eisenbahngüterverkehr sind diese Vorschriften überflüssig geworden und daher aufzuheben. Wegen der fortbestehenden Tarifpflicht im Eisenbahnpersonenverkehr haben Regelungen über die Zulässigkeit von Sonderabmachungen (= individuelle Preisvereinbarungen) weiterhin Bedeutung (vgl. auch Artikel 5 § 24 Abs. 1 Nr. 2 ENeuOG).

Nummer 4 bis 6

Die Regelung des § 2 Abs. 3 der geltenden EVO wird in die genannten Vorschriften übernommen.

Nummer 6

Entsprechend der Aufhebung der Beförderungspflicht im Güterverkehr (Streichung des § 453 HGB — vgl. Abs. 42 — und des § 2 EVO — vgl. Abs. 130 Nr. 1) war § 53 Abs. 1 Satz 1 anzupassen.

Absatz 131

Nummer 1 und 2

Die Eisenbahnen des Bundes werden nicht mehr in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau sondern als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diesen Fall deckt die Verordnungsermächtigung des § 46 Abs. 1 Nr. 1 Bundeswasserstraßengesetz nicht mehr ab. Die Vorschriften sind daher aufzuheben.

Zu Artikel 7 (Übergangsbestimmungen)

Zu § 1

Die Übergangsregelungen gewährleisten einen reibungslosen Übergang von dem rechtlich unselbständigen Träger der Unfallversicherung (Ausführungsbehörde) auf die rechtlich selbständige Unfallkasse, insbesondere im Hinblick auf den Übergang von Rechten und Pflichten, die Beibehaltung der Selbstverwaltungsorgane und die Geltung von Regelungen, die später durch autonomes Recht ersetzt werden. Dies gilt auch für die bestehenden Bezeichnungen nach § 653 Abs. 1 Nr. 2 RVO.

Zu § 2

Die Aufhebung der Sonderregelungen für den Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn mit bundeseigenen Kraftfahrzeugen erfordert eine Überleitung in das System des Güterkraftverkehrsgesetzes hinsichtlich der Höchstzahlen sowie der Genehmigungserteilung und -übertragung.

Mit der Bestimmung wird das in § 10 Abs. 3 und 4 vorgesehene Verfahren für den Bereich der Deutsche Bahn AG und ihrer Tochterunternehmen für nicht anwendbar erklärt, um einen reibungslosen Genehmigungsübergang zu ermöglichen.

Zu Artikel 8 (Außerkräfttreten bisherigen Rechts)

Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes müssen die erwähnten Vorschriften außer Kraft gesetzt werden.

Abweichend hiervon bleiben die Regelungen des Bundesbahngesetzes zum öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis und die Rechtsgrundlage für die Gewährung von Belohnungen und Vergütungen bis zur Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister in Kraft. Die Amtsverhältnisse bestehen über den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes hinaus bis zur Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister beim Bundeseisenbahnvermögen fort. Darüber hinaus sind einige dieser Regelungen auch nach Überleitung der Rechtsverhältnisse der ehemaligen Amtsträger auf die AG weiterhin entsprechend anzuwenden (vgl. Artikel 2 § 18 ENeuOG). Die Rechtsgrundlage für die Gewährung von Belohnungen und Vergütungen an Beamte des Bundeseisenbahnvermögens muß zur Besitzstandswahrung bis zur Zuweisung der Beamten zur Aktiengesellschaft (vgl. Artikel 2 § 13 Abs. 2 ENeuOG) erhalten bleiben. Ab dem Zeitpunkt der Zuweisung werden diese Leistungen durch die auf der Grundlage von Artikel 2 § 13 Abs. 7 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes gewährten Bezüge ersetzt, die die AG an ihr zugewiesene Beamte auszahlen darf.

Zu Artikel 9 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Mit dieser Regelung wird erreicht, daß die Teile von Verordnungen, die durch Gesetz geändert worden sind, künftig wieder auf Grund der bestehenden Verordnungsermächtigungen geändert werden können.

Zu Artikel 10 (Inkrafttreten)

Die Bestimmung regelt das Inkrafttreten. Wegen der bis zum 31. Dezember 1994 befristeten Wahrnehmung der staatlichen Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes (vgl. Artikel 143 a Abs. 3 GG — neu — und Artikel 5 § 28 ENeuOG und Begründungen hierzu) ist ein Inkrafttreten einzelner Bestimmungen des AEG — neu — zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich.

Stellungnahme

des Bundesrates

zum

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

Der Bundesrat hat in seiner 656. Sitzung am 07. Mai 1993 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage ersichtlich Stellung zu nehmen.

S t e l l u n g n a h m e

zum

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

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

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

Begründung:

Für die bahnotwendigen 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 bahnotwendig sind, soll grundsätzlich unverändert das Bundeseisenbahnvermögen zuständig sein.

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.

S t e l l u n g n a h m e

zum

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

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

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 Ordnungsgebers von einem Vorschlag des Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens abhängig zu machen.

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.

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.

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

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

"§ 20 Übertragungsverpflichtung des Bundeseisenbahnvermögens

(1) Die Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) ist berechtigt und verpflichtet, das Eigentum an für die Durchführung von Schienenpersonennahverkehr notwendigen Liegenschaften und sonstigem Vermögen 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 Eisenbahninfrastruktur und das sonstige Vermögen bei Geltendmachung des Anspruchs auf Übereignung ausschließlich oder ganz überwiegend für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs genutzt wird.

(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.

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.

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.

6. 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.

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

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.

8. Zu Artikel 1 (§ 26 Abs. 2 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 Nutzungsrechte nach § 21 Abs. 1 auf eine ausgegliederte Gesellschaft übertragen, so hat diese Gesellschaft die Beiträge nach § 21 Abs. 2 an das Bundeseisenbahnvermögen zu entrichten".

b) Satz 3 wird gestrichen.

Begründung zu 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.

9. 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.

10. Zu Artikel 2 (§ 1 Abs. 1 DBGrG)

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 Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen. Sie folgen ferner aus der beantragten Neufassung 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.

11. 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", "Personenfernverkehr", "Güterverkehr" und "Fahrweg" auf neu zu gründende Aktiengesellschaften auszugliedern sind.

(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.

12. Zu Artikel 2 (§ 10 Abs. 3 DBGrG)

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.

13. Zu Artikel 2 (§ 11 Abs. 3 DBGrG)

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.

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.

14. Zu Artikel 2 (§ 12 DBGrG)

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.

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.

15. 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.

16. 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 (Haushaltsgrundsatzgesetz - 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."

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 Haushaltsgrundsätze-gesetzes 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.

17. 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."

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.

18. 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.

19. 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.

20. 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.

21. 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).

22. 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 Bundesfernstraßenauftragsverwaltung 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.

23. 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.

Begründung:

Aus der Eigentümerstellung des Bundes folgt, daß er grundsätzlich die Kosten des Neu- und Ausbaus, der Ersatzinvestitionen und Unterhaltung sowie der Instandsetzung des Schienenwegesetzes 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,
- Personenfernverkehr,
- 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.

24. 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.

25. 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."

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.

26. 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 Ausbautvorhaben 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.

27. 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".

28. 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.

29. 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.

Drucksache 131/93 - (Beschluß)

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.

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.

30. 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.

Drucksache 131/93 (Beschluß)

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.

31. 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.

32. 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.

33. 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.

Begründung:

Um dringlich erforderliche Neu- und Ausbautvorhaben 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.

34. 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.

35. 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.

36. 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.

37. 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.

38. 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."

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.

39. 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 beliebige 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.

40. 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."

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 Unternehmerschutz 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.

41. 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.

42. 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.

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

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.

44. 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.

45. 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.

46. 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.

47. 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-Bundesamts 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.

48. 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.

49. 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.

50. 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.

51. 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.

52. 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.

53. 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.

54. 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.

55. 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.

56. 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."

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 Schienenpersonenverkehr 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.

57. 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."

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.

58. 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 Eigentumsgesichtspunkten 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.

59. 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.

60 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.

(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.

61. Zu Artikel 5 (§ 14 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz)

In Artikel 5 ist in § 14 Abs. 1 vor dem Wort "Eisenbahnen" das Wort "öffentlichen" einzufügen.

Begründung:

Mit der Einfügung wird der Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen, insbesondere der Ausgleich für Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, auf die öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen beschränkt. Dies entspricht den bisherigen Regelungen des § 6 g Allgemeines Eisenbahngesetz. Der Ausgleich ist von den Ländern zu zahlen. Die Beschränkung auf die nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen ist gerechtfertigt, da die nicht öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach § 12 des Entwurfes des Allgemeinen Eisenbahngesetzes anderen Eisenbahnen nicht die Benutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur gewährleisten müssen.

62. 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.

(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.

63. 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.

64. 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.

(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.

(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.

65. 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.

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.

66. 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.

67. Zu Artikel 5 (§ 19 AEG)

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 zugrunde zu legen. 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.

68 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.

69. 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 erforderlich und hinzunehmen. Im übrigen sind die Kostenregelungen dem Landesgesetzgeber vorzubehalten.

70. 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. Entsprechende Rechtsverordnungen müssen daher der Zustimmung des Bundesrates unterliegen.

71. 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.

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.

72. 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.

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

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.

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

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

Begründung:

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

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

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.

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

- a) 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.

- b) Es erscheint außerdem sachgerecht, zur Klarstellung den Begriff des "Betriebspersonals" in § 22 zu definieren. Dies ist für das Fachpersonal in § 21 Abs. 1 Satz 2 geschehen.

- c) 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.

77. 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.

78. 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).

79. 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.

80. 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.

81. 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.

82. 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.

§ 2

Begriffsbestimmung

Öffentlicher Personennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen und 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 Personennahverkehrs (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.

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.

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.

83. Nach Artikel 5a - neu -

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

"Artikel 5b

Gesetz zur Festsetzung und Verteilung des Länderanteils an 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.

§ 2 Zweckbestimmung

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

(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen und 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 Verteilung der Mineralölsteuer unter den Ländern

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

§ 4. Verteilung der Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen in den Ländern

Die Verteilung des nach § 3 auf das einzelne Land entfallenden Anteils an der Mineralölsteuer bleibt landesgesetzlicher Regelung vorbehalten.

§ 5 Fälligkeit und Verfahren

(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.

§ 6 Revisionsklausel

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:

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.

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.

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.

Zu § 2

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 § 3

(Begründung ist nachzureichen)

Zu § 4

Die Vorschrift stellt klar, daß die Länder unabhängig von den Verteilungskriterien in § 3 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 § 5

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

Zu § 6

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 Kostenerhöhungen auftreten,
- die politischen und marktmäßigen Möglichkeiten zu nachhaltigen Tarifierhöhungen beschränkt sind und
- der verkehrs- und umweltpolitische Druck zur Erhöhung und qualitativen Verbesserung der ÖPNV-Leistungen bei gleichzeitig nur maßvoll möglichen Tarifanpassungen

steigen wird.

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 § 6 enthaltene Revisionsklausel.

84. 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.

85. 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.

86. 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."'

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.

87. 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.

88. 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.

89. 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

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.

90. Zu Artikel 6 nach Absatz 104 (§§ 2 und 10 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

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.

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.

91. 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

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

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.

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.

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 Ausgleichvereinbarungen.

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 Verkehrsunternehmer 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 Verkehrsunternehmer 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.

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.

92. 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.

93. 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 Eisenbahn-
gesetz geregelt. Konsequenterweise beschränkt
sich § 10 Verkehrssicherungsgesetz auf
Eisenbahnen im Sinne des AEG als Eisenbahnver-
kehrs- und/oder Eisenbahninfrastrukturunter-
nehmen. Dem muß auch Absatz 2 letzter Satz
Rechnung tragen.

94. 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.

95. 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.

96. Zu Artikel 6 Abs. 122 Nr. 5 (§ 20 Verkehrssicherungsgesetz)

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 Verkehrssicherungsgesetz sind Eisenbahnen im Sinne des AEG zu Leistungen nach § 10 Verkehrssicherungsgesetz 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 Verkehrssicherungsgesetz zu treffen. Diese Einheitlichkeit entfällt nun mit der Strukturreform der Bundes-eisenbahnen, so daß nunmehr eine verfassungsgemäße Regelung getroffen werden kann.

97. 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.

98. 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.

99. 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.

100. 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.

101. 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.

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.

102. 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.

103. 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;

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 Anwendungsbereiches 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.

104. 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 Rollstuhlbenedutzern, 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 Gemeinwohlsbereich 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.