

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

- a) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtner, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Claus-Peter Grotz, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg), Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meini, Norbert Otto (Erfurt), Gerhard O. Pfeffermann, Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P.
— Drucksache 12/4609 (neu) —

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

- b) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksache 12/5014 —

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

A. Problem

Trotz eines insgesamt stark wachsenden Personenverkehrs ist der Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn (DB) in den letzten 40 Jahren zum Nischenprodukt geworden. So beträgt der Marktanteil heute 6 % gegenüber 16 % 1960. Die Situation im ebenfalls wachsenden Güterverkehr ist ähnlich (heutiger Marktanteil 22 %, 1960: 44 %). Auch bei der Reichsbahn (DR) hat es seit dem Ende der dirigistischen Transportlenkung in allen Bereichen dramatische

Einbrüche gegeben. Auch in Zukunft ist als Folge der Öffnung des europäischen Marktes, der deutschen Einigung und der Öffnung Osteuropas ein hohes Wachstum der Verkehrsleistungen zu erwarten. Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, daß die Bahnen bei den heutigen Strukturen diese Wachstumsraten nicht in markt-wirksame Vorteile umsetzen können. Zwar ist der Schienenverkehr heute trotz geringer Attraktivität gesamtwirtschaftlich hoch erwünscht, doch kann er den Leistungsanforderungen nicht gerecht werden. Die Bahnen sind auf ein hohes Verkehrswachstum und verschärften Preiswettbewerb nicht vorbereitet. Die wirtschaftliche Situation von DB und DR läßt für die Jahre 1994 bis 2003 einen Finanzbedarf in Höhe von 569 Milliarden DM erwarten. Der Schuldenstand wird in zehn Jahren auf mindestens 380 Milliarden DM klettern.

Daher besteht Handlungsbedarf zur Veränderung der bestehenden Strukturen.

B. Lösung

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.

Einstimmigkeit im Ausschuß.

C. Alternativen

Bei Fortführung der Bahnen in der gegenwärtigen Struktur beständen folgende Handlungsalternativen:

- Beschränken der Bundesleistungen und Schrumpfen der Bahn auf ein minimales Verkehrsangebot (Streckenstillegungen in großem Ausmaß) oder
- Bundesleistungen an die Bahnen in unabsehbarer Höhe.

D. Kosten

Der Finanzierungsbedarf im verbleibenden Bundeseisenbahnvermögen 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 Milliarden DM gesetzlich ermächtigt.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Gesetzentwürfe der Bundesregierung auf Drucksache 12/5014 und der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. auf Drucksache 12/4609 (neu) werden zusammengeführt und in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung angenommen.
2. Folgende Entschlie ung wird angenommen:

- a) Der Deutsche Bundestag erwartet von der Bundesregierung im Rahmen der Bahnreform als flankierende Maßnahme eine unverzügliche Überprüfung, wo in Gesetzen und Rechtsverordnungen des Bundes materiell konstitutive Bestimmungen enthalten sind, deren Anwendung bei den Bahnen unverhältnismäßig großen Aufwand verursacht, ohne daß diesem ein gleichwertiger Nutzen gegenübersteht.

Diese Prüfung soll gewährleisten, daß den Deutschen Bahnen im Infrastrukturbereich keine Lasten auferlegt werden, die ihre Wettbewerbsfähigkeit mit anderen Verkehrsträgern in Deutschland und in Europa gefährdet. Nach Auffassung des Deutschen Bundestages ist die Überprüfung dieser Bestimmungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse der Bahnen von ähnlich hoher Dringlichkeit wie die Bahnreform selbst.

Angesichts der drängenden wirtschaftlichen Probleme der Deutschen Bahnen erwartet der Deutsche Bundestag, daß die Bundesregierung eine Arbeitsgruppe einrichtet, die bis zum 30. Juni 1994 einen Zwischenbericht über unverhältnismäßige Festlegungen vorlegt. Dazu gehören insbesondere die einschlägigen Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO), deren Aufwand in keinem vertretbaren Verhältnis zu ihren Nutzen steht. Ein Schlußbericht mit einer kostenmäßigen Quantifizierung der Behinderungen sowie mit Vorschlägen zu ihrer Abschaffung soll bis zum 30. September 1994 vorgelegt werden.

- b) Fortführung der Wohnungsfürsorge der bisherigen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn durch die Eisenbahnen des Bundes

Die Versorgung der aktiven und inaktiven Eisenbahner mit Wohnraum stellt ein wichtiges Element der Fürsorge des Arbeitgebers und der sozialen Sicherung dar. Sie hat es den Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn gleichzeitig ermöglicht, auch in Regionen mit Wohnraummangel dringend benötigte Arbeitskräfte zu finden bzw. vorhandenen Beschäftigten aus anderen Regionen einen Wechsel des Dienstortes zu ermöglichen. Eine Fortf uh-

zung der Wohnungsfürsorge im bisherigen Umfang ist daher geboten.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, daß

1. die bisher der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn entweder unmittelbar oder über Tochtergesellschaften gehörenden Wohnungen auch künftig für Zwecke der Wohnungsversorgung der aktiven und inaktiven Eisenbahner zur Verfügung stehen,
 2. die Eisenbahnen des Bundes Wohnungen in Dienstgebäuden für ihre Mitarbeiter sowie die bisher wohnungsberechtigten Mieter weiterhin zur Verfügung stellen,
 3. die für die Wohnungsversorgung der Mitarbeiter der Eisenbahnen des Bundes, des Bundeseisenbahnvermögens, des Eisenbahn-Bundesamtes sowie der bisher wohnberechtigten inaktiven Eisenbahner benötigten Wohnungen nicht an Dritte veräußert werden,
 4. die Eisenbahnen des Bundes das Eigentums- bzw. ein vertraglich gesichertes Belegungsrecht für die direkt und indirekt den bisherigen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn gehörenden Wohnungen erhalten,
 5. nach einer Übertragung der Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften auf das Bundeseisenbahnvermögen die Eisenbahnen des Bundes diese Gesellschaften sowie die Eisenbahner-Baugenossenschaften als betriebliche Sozialeinrichtungen anerkennen,
 6. die bisher betriebene Familienheimförderung von den Eisenbahnen des Bundes fortgeführt wird.
- c) Personalübergang der Bahnbeamten zur Deutschen Bahn Aktiengesellschaft

Zur reibungslosen Fortführung des Betriebs benötigt die Deutsche Bahn AG das erfahrene und ausgebildete Personal des Bundeseisenbahnvermögens. Seine Arbeitsleistung für die Gesellschaft muß möglichst auf Dauer gewährleistet sein.

Während die Arbeiter und Angestellten beim Übergang vom Bundeseisenbahnvermögen zur Deutschen Bahn AG mit dieser Gesellschaft ein direktes Arbeitsverhältnis begründen, werden die Beamten zugewiesen. Bei ihnen bleibt das öffentlich-rechtliche Dienstverhältnis bestehen. Die im Verhältnis des Dienstherrn zu seinen Beamten geltenden Vorschriften finden Anwendung. Dieses Instrument der Personalüberleitung ist allein nicht ausreichend.

Die Beurlaubung auf Antrag ist daher als weiteres Instrument des flexiblen Personalübergangs vom Bundeseisenbahnvermögen zur Deutschen Bahn AG zu nutzen. Sie eröffnet auch für Beamte die Möglichkeit des Abschlusses direkter Arbeitsverhältnisse mit der Aktiengesellschaft unter deren unmittel-

barer Weisungszuständigkeit. Insbesondere für Personal im Verkaufs- und Leitungsbereich sowie im operativen Dienst ist dies für das Erreichen der gesteckten Unternehmensziele von herausragender Bedeutung.

Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, bei der Überleitung der Beamten des Bundeseisenbahnvermögens auf die Deutsche Bahn AG neben der Zuweisung auch die Möglichkeit der Beurlaubung auf Antrag zu nutzen. Angesichts der zu bewältigenden Aufgaben sollte dabei hinsichtlich des Personenkreises und der Beurlaubungsdauer flexibel vorgegangen und sozialen Belangen Rechnung getragen werden.

Bonn, den 30. November 1993

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Klaus Daubertshäuser

Roland Kohn

Vorsitzender und Berichterstatter Berichterstatter

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens
(Eisenbahnneuordnungsgesetz — ENeuOG)
— Drucksachen 12/4609 (neu), 12/5014 —
mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

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

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

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

Artikel 1

**Gesetz zur Zusammenführung und
Neugliederung der Bundeseisenbahnen**

Artikel 1

**Gesetz zur Zusammenführung und
Neugliederung der Bundeseisenbahnen**

§ 1

Zusammenführung der Bundeseisenbahnen

§ 1

unverändert

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

§ 2

unverändert

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**

§ 3

**Gliederung und Aufgaben
des Bundeseisenbahnvermögens**

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen ist in zwei Bereiche gegliedert:

(1) unverändert

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

*) Die 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).

Entwurf

(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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(2) Das Bundeseisenbahnvermögen hat insbesondere folgende Aufgaben:

1. Erfüllung der in § 20 **Abs. 1 und 2** bestimmten Übertragungsverpflichtungen,
2. unverändert
3. unverändert
4. die **Unterstützung** der Verwaltung der zinspflichtigen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens,
5. die Verwaltung und Verwertung der Liegenschaften, die **im Sinne von § 20 Abs. 1** nicht bahnotwendig sind.

§ 4

unverändert

§ 5

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 6

§ 6

Verwaltungsaufbau

Verwaltungsaufbau

(1) Die im Zeitpunkt der Zusammenführung der in § 1 genannten Sondervermögen bestehenden Dienststellen dieser Sondervermögen werden Dienststellen des Bundeseisenbahnvermögens. Die in den Zentralen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn bestehenden Hauptverwaltungen und zugeordneten Zentralstellen werden zu einer Dienststelle des Bundeseisenbahnvermögens zusammengefaßt.

(1) unverändert

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

(2) unverändert

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

(3) unverändert

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

(4) unverändert

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

(5) unverändert

(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.

(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 **Bundesministeriums** für Verkehr.

§ 7

§ 7

Personalwesen

Personalwesen

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

(1) unverändert

(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.

(2) Die im Zeitpunkt der Zusammenführung bei den in § 1 genannten Sondervermögen bestehenden Tarifverträge für die Angestellten, Arbeiter und Auszubildenden gelten bis zum **Inkrafttreten neuer Tarifverträge** 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 **Inkrafttreten neuer Tarifverträge** 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

(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

Entwurf

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

Beschlüsse des 16. Ausschusses

geeignet sind, die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in anderen Zweigen der Bundesverwaltung zu beeinflussen, sind sie im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** für Verkehr, dem **Bundesministerium** der Finanzen und dem **Bundesministerium** des Innern abzuschließen. Das Einvernehmen gilt als hergestellt, wenn das **Bundesministerium** für Verkehr nicht binnen einer Frist von einem Monat, gerechnet vom Eingang des Antrages auf Abschluß einer Tarifvereinbarung, entschieden hat.

(4) Das **Bundesministerium** 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

1. im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** des Innern und dem **Bundesministerium** der Finanzen nach Maßgabe des § 15 des Bundesbeamtengesetzes die Laufbahnen beim Bundeseisenbahnvermögen selbständig zu gestalten und Ausnahmeregelungen zu treffen,
2. **im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern für die zugewiesenen Beamten** 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) Das **Bundesministerium** für Verkehr kann auf Vorschlag des Präsidenten des Bundeseisenbahnvermögens im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** des Innern und dem **Bundesministerium** 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 Abs. 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

Entwurf

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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

schaft gemäß § 13 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind, sowie die Arbeitnehmer beim Bundeseisenbahnvermögen.

(2) unverändert

(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. **Bis zur Neuwahl nach Absatz 1 ist der gemeinsame Hauptpersonalrat als örtlicher Personalrat zuständig für die nach § 6 Abs. 1 Satz 2 gebildete Dienststelle.**

(3a) Für die Jugend und Auszubildendenvertretungen gelten Absatz 2 Satz 1 und 2 erster Halbsatz sowie Absatz 3 Satz 1, 3 und 4 entsprechend; für die Wahl des Vorsitzenden und seines Stellvertreters findet § 60 Abs. 3 des Bundespersonalvertretungsgesetzes entsprechende Anwendung.

(4) unverändert

§ 9

Schwerbehindertenvertretung

(1) unverändert

Entwurf

(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 Belastung seiner Amtsbezeichnung und seiner Dienstzüge 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,

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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. **Bis zur Neuwahl nach Absatz 1 sind die bei der Deutschen Bundesbahn und bei der Deutschen Reichsbahn bestehenden Hauptschwerbehindertenvertretungen als Schwerbehindertenvertretung auch zuständig für die nach § 6 Abs. 1 Satz 2 gebildete Dienststelle; Satz 3 gilt entsprechend.**

(3) unverändert

§ 10

Vorgesetzte

(1) **Das Bundesministerium** 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 **Bundesministerium** für Verkehr nach Maßgabe der Verwaltungsordnung. Die Verwaltungsordnung bestimmt die Dienstposten, deren Besetzung der Zustimmung des **Bundesministeriums** für Verkehr bedarf.

§ 11

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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.

§ 12

Besoldungsrechtliche Regelungen

(1) **Beim Bundeseisenbahnvermögen können die nach § 26 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes oder den Verordnungen zu § 26 Abs. 4 Nr. 1 und 2 des Bundesbesoldungsgesetzes zulässigen Obergrenzen für Beförderungssämter nach Maßgabe sachgerechter Bewertung überschritten werden, soweit dies zur Vermeidung von Verschlechterungen der Beförderungsverhältnisse infolge laufender Verringerung des Personalbestandes beim Bundeseisenbahnvermögen erforderlich ist. Überschreitungen sind in jeder Besoldungsgruppe im Rahmen sachgerechter Bewertung zulässig.**

(2) unverändert

§ 13

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 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.

§ 14

**Krankenversorgung der Beamten
des Bundeseisenbahnvermögens**

(1) unverändert

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

(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) **gegen Wertausgleich** übergeben.

Entwurf

§ 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 betrieblichen 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 15

**Betriebliche Sozialeinrichtungen,
Selbsthilfeeinrichtungen**

(1) unverändert

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) Nach Abgabe von Erklärungen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft über ihre Beteiligung oder die Anerkennung gemäß Absatz 1 Satz 4 und Absatz 3 befindet das Bundeseisenbahnvermögen darüber, **nach welchen Grundsätzen** die betrieblichen Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen weitergeführt werden.

(5) unverändert

Entwurf

§ 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,

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 16

Wirtschaftsführung

(1) Die nicht durch eigene Einnahmen gedeckten Aufwendungen des Bundeseisenbahnvermögens werden aus dem Bundeshaushalt getragen. **Das Bundeseisenbahnvermögen tilgt von der Deutschen Bundesbahn oder der Deutschen Reichsbahn übernommene Altschulden sowie seine durch Kreditaufnahme nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 entstandenen Verbindlichkeiten durch jährliche Raten in den Jahren 1996 und 1997 mindestens in Höhe von jeweils 0,3 Milliarden Deutsche Mark und ab 1998 in Höhe von jeweils mindestens 2,8 Milliarden Deutsche Mark.**

(2) unverändert

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

(4) **Das Bundesministerium** für Verkehr kann mit Einwilligung des **Bundesministeriums** 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 **Bundesministeriums** für Verkehr und des **Bundesministeriums** der Finanzen.

§ 17

Kreditaufnahme

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen wird ermächtigt, Kredite aufzunehmen

1. unverändert

Entwurf

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 Schatzwechsellinien 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 gegliedert nach

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

Beschlüsse des 16. Ausschusses

2. zur Tilgung **der** bis zum 31. Dezember 1993 aufgenommenen **und auf das Bundeseisenbahnvermögen übergegangenen** Verbindlichkeiten **höchstens bis zu einem Betrag von 70** Milliarden Deutsche Mark,

3. unverändert

4. unverändert

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) unverändert

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

(4) unverändert

(5) unverändert

§ 18

Jahresabschluß und Berichtspflicht

(1) unverändert

(2) Das Bundeseisenbahnvermögen berichtet dem **Bundesministerium** für Verkehr jährlich über seine Tätigkeit, und zwar gegliedert nach

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

Entwurf

(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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

§ 19

Haushalts- und Wirtschaftsprüfung

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

(2) **entfällt**

§ 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. **Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft wird verpflichtet, unter den Voraussetzungen des § 25 a Liegenschaften weiter 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 **Bundesministerium** für Verkehr zu berichten. Das Nähere regelt eine Vereinbarung zwischen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und dem Bundeseisenbahnvermögen, die der Genehmigung des **Bundesministeriums** für Verkehr im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** der Finanzen bedarf.

Entwurf

(3) Nicht bahnotwendige 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 bahnotwendigen Liegenschaften mindestens fünf Milliarden Deutsche Mark beträgt. Diese Garantie erlischt spätestens am 31. Dezember 2001.

§ 21

Vermögensübergang

Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens, die unmittelbar und ausschließlich bahnotwendig 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 übergebenen 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(3) unverändert

(4) Die Bundesrepublik Deutschland garantiert, daß die Summe der entsprechend den §§ 7 und 9 des D-Markbilanzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. April 1991 (BGBl. I S. 971, 1951), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2133) geändert worden ist, bewerteten bahnotwendigen Liegenschaften mindestens 5 Milliarden Deutsche Mark beträgt, wobei nur der reine Grundstückswert berücksichtigt ist. Die Garantie erstreckt sich nicht auf die in § 25 a genannten Liegenschaften. § 9 Abs. 1 Satz 2 des D-Markbilanzgesetzes ist mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, daß die Wertverhältnisse zum Stichtag der Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft maßgebend sind. Die Garantie erlischt spätestens am 31. Dezember 2001.

(5) Die Garantie nach Absatz 4 erlischt, wenn die Summe der nach §§ 21 und 23 Abs. 1 Satz 1 übergebenen und der nach § 23 Abs. 1 Satz 2 übertragenen Liegenschaften, wobei nur der reine Grundstückswert zu berücksichtigen ist, 5 Milliarden Deutsche Mark übersteigt. Die Garantie erlischt spätestens am 31. Dezember 2001.

§ 21

Vermögensübergang

Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens, die unmittelbar und ausschließlich bahnotwendig sind, gehen auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft mit dem Tag ihrer Eintragung in das Handelsregister über.

§ 22

Verfügungsbefugnis der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

(1) unverändert

Entwurf

(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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

(5) Die in Absatz 1 Satz 1 genannte Anlage kann durch Rechtsverordnung des **Bundesministeriums** für Verkehr im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** 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 **Liegenschaften** 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 zu entscheiden.

Entwurf

(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 beigefügt 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

(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 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.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 24

Schiedsstelle

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

1. inwieweit die in dem Übergabebescheid genannten Liegenschaften bahnnotwendig sind,
2. ob die Ablehnung des Erlasses eines Übergabebescheids 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 Liegenschaften 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.

§ 24

Schiedsstelle

(6) **Vergleiche sind zulässig; wird ein Vergleich geschlossen, ergeht ein dem Vergleich entsprechender Bescheid.**

1. unverändert
2. unverändert

Die Schiedsstelle kann auch angerufen werden, wenn das Bundeseisenbahnvermögen auf Antrag **der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft** ohne zureichenden Grund innerhalb einer Frist von drei Monaten nicht entschieden hat. Im übrigen steht **der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft** ein Rechtsmittel nicht zu.

(2) unverändert

(3) **Das Bundesministerium** für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** 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 **das Bundesministerium** für Verkehr im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** der Finanzen.

§ 25 a

Übertragung von Liegenschaften auf Dritte

(1) **Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist berechtigt und verpflichtet, für die Durchführung von Schienenpersonennahverkehr notwendige Liegenschaften auf Verlangen einer Gebietskörperschaft oder eines Zusammenschlusses von Gebietskörperschaften (Aufgabenträger), zu deren Aufgaben die Sicherung einer angemessenen Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr nach dem Regionalisierungsgesetz vom ... (BGBl. I S. ...) gehört, zu übertragen, soweit dies für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur notwendig (bahnnotwendig) ist. § 20 Abs. 1 Satz 2 gilt entsprechend.**

(2) **Voraussetzung für einen Anspruch auf Übertragung der Liegenschaften nach Absatz 1 ist, daß**

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

- die Eisenbahninfrastruktur bei Geltendmachung des Anspruches auf Übertragung der Liegenschaften ausschließlich oder ganz überwiegend für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs genutzt wird,
- die Eisenbahnen des Bundes zum Erbringen von Verkehrsleistungen nicht mehr bereit sind,
- eine Vereinbarung mit Aufgabenträgern über das Erbringen von Verkehrsleistungen auf der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes über die Finanzierung des Betriebes der Eisenbahninfrastruktur nicht zustande gekommen ist,
- sowie der Aufgabenträger das Erbringen von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr für mindestens 15 Jahre und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur für mindestens 30 Jahre garantiert.

(3) Die Übertragung der Liegenschaften sowie der durch dingliche Rechte an diesen Liegenschaften gesicherten Verbindlichkeiten erfolgt durch Vertrag, der der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr bedarf.

(4) Die Liegenschaften sind im übrigen kostenfrei zu übertragen, es sei denn, die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft hat nach Abschluß der Verfahren nach §§ 22 bis 24 Investitionen getätigt; in diesem Fall hat der Aufgabenträger die anteiligen Abschreibungen und Zinsen zu übernehmen.

(5) Im Streitfall entscheidet über den Inhalt des Vertrages, insbesondere über die Rechte und Pflichten nach § 20 Abs. 1 Satz 2 auf Anrufung eines der Beteiligten das im Vertrag vorzusehende Schiedsgericht.

(6) In dem Vertrag nach Absatz 3 sind auch Regelungen über die Rückübertragung der Liegenschaften auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zu treffen, wenn der Aufgabenträger die Garantie für das Erbringen von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr für mindestens 15 Jahre und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur für mindestens 30 Jahre nicht einhält.

(7) Für die Übertragung nach Absatz 1 und die Rückübertragung gilt § 11 Abs. 2 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes entsprechend.

§ 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.

§ 26

**Anwendung von Vorschriften
auf ausgegliederte Gesellschaften**

(1) unverändert

Entwurf

(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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(2) Die Ansprüche aus § 20 Abs. 1 **und 2** 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) unverändert

(2) unverändert

(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, **und die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes beim Bundeseisenbahnvermögen oder beim Eisenbahn-Bundesamt verwendet werden oder die gemäß § 13 Abs. 2 in Verbindung mit § 23 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind**, wird die Stellenzulage weiter gewährt. **Nach Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister werden diese Zulagen mit der Maßgabe weiter gewährt, daß sie sich bei jeder linearen Erhöhung der Dienstbezüge um ein Viertel verringern.**

(4) unverändert

(5) **Die Ansprüche der Aufgabenträger nach § 25 a Abs. 1 richten sich auch gegen die Gesellschaft, die nach Ausgliederung gemäß § 2 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes Eigentümer der betreffenden Liegenschaften ist.**

§ 28

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 29

§ 29

Auflösung des Bundeseisenbahnvermögens**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.

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, frühestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes das Bundeseisenbahnvermögen aufzulösen und die von ihm noch wahrgenommenen Aufgaben auf das Eisenbahn-Bundesamt, **das Bundesministerium** für Verkehr oder die Bundesschuldenverwaltung zu übertragen.

(2) **Die nach § 17 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes gebildeten besonderen Personalvertretungen, Jugend- und Auszubildendenvertretungen sowie Schwerbehindertenvertretungen bestehen bei Auflösung des Bundeseisenbahnvermögens nach Absatz 1 bei der Stelle fort, der die Aufgaben des Bundeseisenbahnvermögens übertragen werden.**

Anlage zu § 15 Abs. 2

Anlage unverändert

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

Anlage unverändert

Rechtsvorgänger

Deutsches Reich Reichseisenbahnvermögen

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Artikel 2

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

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*.

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. **Die in Satz 1 ausgenommenen Liegenschaften sind jedoch bei der Prüfung der Ausgliederung durch das Registergericht, wie in § 10 Abs. 3 für die Eröffnungsbilanz festgelegt, zu berücksichtigen.**

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

§ 2

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

(1) Aus der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sind **frühestens in drei Jahren**, spätestens **in fünf Jahren** nach ihrer Eintragung im Handelsregister die **gemäß § 25 gebildeten** Bereiche auf dadurch neu gegründete Aktiengesellschaften auszugliedern.

(2) Nach der Ausgliederung gemäß Absatz 1 **kann** die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft **nur auf Grund eines Gesetzes, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf**,

1. **aufgelöst**,
2. mit einer der in Absatz 1 genannten Aktiengesellschaften **verschmolzen** oder
3. auf die in Absatz 1 genannten Aktiengesellschaften **aufgespalten** werden.

(3) Für die Veräußerung von bis zu 49,9 vom Hundert der Anteile und Stimmrechte an den nach den Absätzen 1 und 2 gebildeten Aktiengesellschaften, deren Tätigkeit den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfaßt, ist die Ermächtigung auf Grund eines Gesetzes, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, erforderlich. In dem Gesetz ist festzulegen, ob 49,9 vom Hundert der Anteile auf einmal oder in Stufen veräußert werden soll.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 3

§ 3

Gegenstand des Unternehmens

unverändert

(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

§ 4

Ausgliederungsplan**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.

(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 **Bundesministerium** für Verkehr zuzuleiten.

(2) Der Ausgliederungsplan muß mindestens folgende Angaben enthalten:

(2) unverändert

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;

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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 Rumpfgeschäftsjahr 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:

(3) unverändert

§ 5

Anwendung des Gründungsrechts

(1) unverändert

(2) **Das Bundesministerium** für Verkehr bestellt den ersten Aufsichtsrat, den ersten Vorstand sowie für das erste Voll- oder Rumpfgeschäftsjahr den ersten Abschlußprüfer.

§ 6

Wirksamwerden des Ausgliederungsplanes

Der Ausgliederungsplan wird nur wirksam, wenn ihm **das Bundesministerium** für Verkehr im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** 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 **Bundesministeriums** für Verkehr beizufügen.

§ 8

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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.

§ 9

unverändert

§ 10

Eröffnungsbilanz

(1) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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 Bundes-eisenbahnen 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.*

(1 a) Die Eröffnungsbilanz kann auch auf den früheren gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 bestimmten Ausgliederungszeitpunkt aufgestellt werden; in diesem Fall sind die gemäß § 20 Abs. 1 und § 21 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundes-eisenbahnen übergehenden Vermögensgegenstände mit ihren Werten oder Beträgen zum Stichtag der Eröffnungsbilanz aufzunehmen.

(2) Für die Bewertung **des Grund und Bodens** gelten die §§ 7 und 9 des D-Markbilanzgesetzes **in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. April 1991 (BGBl. I S. 971, 1951), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2133) geändert worden ist**, entsprechend. Für die übrigen Vermögensgegenstände **dürfen die Buchwerte unter Berücksichtigung des § 253 Abs. 2 und 3 des Handelsgesetzbuches fortgeführt werden. Auf die Ansätze der Buchwerte ist § 36 Abs. 3 Satz 1 des D-Markbilanzgesetzes entsprechend anzuwenden. Für Vermögensgegenstände, die von der Deutschen Reichsbahn übergegangen sind, gilt § 36 des D-Markbilanzgesetzes auch für die Eröffnungsbilanz. § 9 Abs. 1 Satz 2 des D-Markbilanzgesetzes ist mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, daß die Wertverhältnisse zum Stichtag der Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft maßgebend sind.**

(3) Die auf Grund des § 21 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundes-eisenbahnen 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 5 Milliarden Deutsche Mark lautenden Betrag auszuweisen, **wobei nur der reine Grundstückswert berücksichtigt ist. Stehen bei der Aufstellung späterer Jahresabschlüsse bis einschließlich des Jahresabschlusses für das Jahr 2001 der Bestand und der tatsächliche Wert der einzelnen Liegenschaft fest, so ist in entsprechender Anwendung des § 36 Abs. 1 Satz 1 des D-Markbilanzgesetzes der jeweils tatsächliche Wert anzusetzen und der Gewinn in die Kapitalrücklage gemäß § 272 des Handelsgesetzbuches einzustellen.** 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 folgenden Besonderheiten sind zu beachten. § 5 Abs. 2, 3, 4 und 5 und § 6 a des Einkommensteuergesetzes sind anzuwenden. Rückstellungen nach § 249 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 des Handelsgesetzbuches dürfen nicht gebildet werden. § 9 Abs. 2 Satz 3 und Abs. 3 des D-Markbilanzgesetzes ist nicht anzuwenden. Die Berichtigung von Ansätzen nach § 10 Abs. 3 Satz 2 führt zu einer**

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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 Löschungen 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

Berichtigung der steuerlichen Eröffnungsbilanz und etwaiger Folgebilanzen. Sind bereits Steuerbescheide erlassen worden, so sind sie zu ändern, soweit die Berichtigung von Bilanz- oder Wertansätzen zu einem geänderten Gewinn oder Verlust führt oder sich auf die Feststellung von Einheitswerten auswirkt.

(2) unverändert

(3) unverändert

§ 12 entfällt

ZWEITER ABSCHNITT

Überleitung des Personals

§ 13

Beamte

(1) unverändert

(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

Entwurf

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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

das Handelsregister dieser Gesellschaft zugewiesen, soweit sie nicht auf Grund einer Entscheidung im Einzelfall beim Bundeseisenbahnvermögen oder anderweitig verwendet werden. **Ein Beamter des Bundeseisenbahnvermögens kann der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft auf Dauer zugewiesen werden, wenn er es beantragt und ein dienstliches Bedürfnis besteht.**

(3) unverändert

(4) unverändert

(5) unverändert

(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 **das Bundesministerium** für Verkehr ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** 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 **Bundesministerium** des Innern von der Anrechnung ganz oder teilweise absehen.

(7a) § 8 Abs. 3 des Einkommensteuergesetzes gilt für die nach den Absätzen 2 und 3 zugewiesenen Beamten und die Ruhestandsbeamten des früheren Sondervermögens Deutsche Bundesbahn entsprechend.

(8) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 14

§ 14

Rechtsaufsicht

unverändert

(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

§ 15

Arbeitnehmer

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.

(1) unverändert

(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.

(2) unverändert

Entwurf

§ 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) § 613 a 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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 **Inkrafttreten** neuer Tarifverträge oder Betriebsvereinbarungen maßgebend, die die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft mit den zuständigen Gewerkschaften oder Betriebsräten abschließt.

(4) unverändert

(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 **Inkrafttreten** neuer Tarifverträge fort.

(6) § 8 Abs. 3 des Einkommensteuergesetzes gilt entsprechend für die Arbeitnehmer der früheren Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn, deren Arbeitsverhältnisse wegen Erreichens der Altersgrenze oder Zuerkennung einer Rente geendet haben.

§ 15 a

Übergangsmandat der örtlichen Personalräte

(1) Die örtlichen Personalräte in den Dienststellen, die als Betriebe oder Betriebsteile auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft übergehen, bleiben übergangsweise bestehen. Sie gelten ab dem Zeitpunkt des Übergangs als Betriebsräte und haben die Rechte und Pflichten nach dem Betriebsverfassungsgesetz; § 17 Abs. 2 bleibt unberührt. Das Übergangsmandat endet, sobald in den Betrieben oder Betriebsteilen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ein Betriebsrat gewählt und das Wahlergebnis bekanntgegeben ist, spätestens drei Monate nach dem Zeitpunkt des Übergangs.

(2) Werden Dienststellen im Zusammenhang mit dem Übergang auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft gespalten oder mit anderen Dienststellen oder Teilen von Dienststellen zusammengefaßt, so kann durch Tarifvertrag bestimmt werden, welcher örtliche Personalrat dieser Dienststelle die in Absatz 1 genannten Rechte und Pflichten wahrnimmt. Kommt ein Tarifvertrag nicht zustande, so gilt § 20 Abs. 1 und 2 entsprechend.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 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.

(3) Absatz 1 Satz 1 und 3 sowie Absatz 2 gelten für die örtlichen Schwerbehindertenvertretungen entsprechend.

§ 16

**Überleitung von
Dienstleistungsüberlassungsverträgen**

(1) unverändert

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

§ 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; **die zuständige besondere Personalvertretung wirkt mit bei der Entscheidung des Bundeseisenbahnvermögens.** Im übrigen finden die Vorschriften des Bundespersonalvertretungsgesetzes sinngemäß Anwendung.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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.

(2) unverändert

(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.

(3) unverändert

(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.

(4) Ergibt sich zwischen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und der besonderen Personalvertretung in den Fällen des Absatzes 2 keine Einigung, so ist unverzüglich die Einigungsstelle anzurufen, die binnen zweier **Monate** 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.

(5) unverändert

(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.

(6) unverändert

(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.

(7) unverändert

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

(8) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 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.

§ 18

Öffentlich-rechtliche Amtsverhältnisse

(9) Bis zur Wahl zu den Personalvertretungen nach Absatz 1 ist der nach § 8 Abs. 2 und 3 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundes-eisenbahnen gebildete gemeinsame Hauptpersonalrat zuständig.

(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 **Eisenbahnneuordnungsgesetzes** 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) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

(5) unverändert

Entwurf

(6) Betriebliche Versorgungsleistungen aus einer Beschäftigung nach Absatz 3 werden auf die Versorgung aus einem Beamtenverhältnis in dem Umfang 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 Bundes-eisenbahnen 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,

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(6) unverändert

(7) unverändert

(8) unverändert

§ 19

Geltung arbeitsrechtlicher Vorschriften

(1) unverändert

(2) unverändert

(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. unverändert
2. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

- | | |
|---|----------------|
| 3. Büroangestellte, soweit sie nicht ausschließlich mit Botengängen, Reinigen, Aufräumen oder ähnlichen Arbeiten beschäftigt werden, einschließlich Werkstattsschreiber, | 3. unverändert |
| 4. Handlungsgehilfen und andere Angestellte für kaufmännische Dienste, | 4. unverändert |
| 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, | 5. unverändert |
| 6. Fahrdienstleiter sowie andere mit der Steuerung des Betriebsablaufs befaßte Beschäftigte. | 6. unverändert |

7. Lokomotivführer und Zugbegleitpersonal.

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

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.

(4) unverändert

(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.

(5) unverändert

§ 20

**Übergangsmandat des Betriebsrats
bei Ausgliederung**

(1) Hat eine Ausgliederung (§ 2 Abs. 1, § 3 Abs. 3, §§ 28 ff.) 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.

§ 20

**Übergangsmandat des Betriebsrats
bei Ausgliederung**

(1) Hat eine Ausgliederung (§ 2 Abs. 1, § 3 Abs. 3) 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) unverändert

Entwurf

(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 Bahn-*

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(3) unverändert

§ 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. **Soweit von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft nach § 13 Abs. 7 anderweitige Bezüge gezahlt werden, die nicht auf die Besoldung angerechnet werden, ist bei der Berechnung der von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft nach Satz 1 zu leistenden Zahlungen mindestens von der Höhe der Dienstbezüge des zugewiesenen Beamten ohne Einbeziehung von Anteilen zur Sozialversicherung sowie zur betrieblichen Altersversorgung auszugehen.** Außerdem erstattet sie dem Bundeseisenbahnvermögen anteilige Personalverwaltungskosten. Bis zum **Inkrafttreten** eines Tarifvertrages bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sind die gemäß § 15 Abs. 3 fortgeltenden Tarifverträge Grundlage für die Höhe der Zahlungen nach Satz 1.

(1 a) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft erstattet dem Bundeseisenbahnvermögen Sonderzuschläge, die der Gesellschaft gemäß § 13 Abs. 2 und 3 zugewiesene Beamte auf Grund der Sonderzuschlagsverordnung vom 13. November 1990 (BGBl. I S. 2451) erhalten, wenn diese Beamten ab Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister erstmals in zuschlagsberechtigten Bereichen verwendet werden.

(2) unverändert

(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 **in der Bahnversicherungsanstalt Abteilung B pflichtversichert sind**, Zahlungen in Höhe der

Entwurf

versicherungsanstalt 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Aufwendungen, die die Gesellschaft für die betriebliche Altersversorgung der von ihr eingestellten Arbeitnehmer erbringt.

(4) Das Bundeseisenbahnvermögen erstattet der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

1. **längstens für neun Jahre ab dem Zeitpunkt der Geschäftsaufnahme** 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, 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. **Die Zuweisung eines Beamten gemäß § 13 Abs. 2 und 3, für den die Leistungspflicht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft entfällt, ist vom Bundeseisenbahnvermögen aufzuheben; § 13 Abs. 8 Satz 1 findet keine Anwendung.**

(6) unverändert

(7) entfällt

(8) Einzelheiten zur Durchführung der Absätze 1 bis 6 werden zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft vereinbart.

Entwurf

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 Altlasten

(1) Der Bund leistet einen Beitrag *zu den* wirtschaftlichen und ökologischen Altlasten 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Die Vereinbarung bedarf der Zustimmung des **Bundesministeriums** für Verkehr und des **Bundesministeriums** 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 Wirtschaftsprüfer **oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft festzustellen; dieser oder diese dürfen nicht Abschlußprüfer gemäß Satz 1 sein.** Die Kosten dieses Wirtschaftsprüfers **oder der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft** tragen das Bundeseisenbahnvermögen und die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft je zur Hälfte.

§ 22

Übernahme von Altlasten

(1) Der Bund leistet einen Beitrag **zum Abbau der** wirtschaftlichen und ökologischen Altlasten im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn und **gewährt** zu diesem Zwecke der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft **im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel** für neun Jahre ab dem Zeitpunkt der Geschäftsaufnahme **Zuwendungen für**

1. unverändert

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. **Von diesen Mitteln sind 30 vom Hundert für Investitionen in Gegenständen des Sachanlagevermögens, das dem Schienenpersonennahverkehr dient, zu verwenden.**

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

Entwurf

(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 ausgliederte 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

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(2) Einzelheiten zur Durchführung des Absatzes 1 werden in Vereinbarungen zwischen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und dem Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen geregelt.

(3) Die gemäß Absatz 1 beantragten Zuwendungen sind im einzelnen im jährlich aufzustellenden Wirtschaftsplan der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft verbunden mit einer mittelfristigen Investitions- und Personalplanung auf der Grundlage eines jährlich fortzuschreibenden Betriebskonzeptes darzulegen. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft stimmt die Investitionsplanung mit den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen nach Maßgabe einer entsprechenden Vereinbarung ab. Die notwendigen Rechenwerke können im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesministeriums der Finanzen von einem Wirtschaftsprüfer oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft werden.

(4) entfällt

§ 23

unverändert

§ 24

unverändert

DRITTER ABSCHNITT

Organisation, Wirtschaftsführung und -prüfung

§ 25

Interne Gliederung

Innerhalb der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sind **mindestens** die Bereiche „Personennahverkehr“, „Personenfernverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ organisatorisch und rechnerisch voneinander

Entwurf

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 den 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

Beschlüsse des 16. Ausschusses

zu trennen. Die Vermögenswerte sind den jeweiligen Bereichen zuzuordnen. Eine gemeinsame Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Finanzierung und Finanzierungsrechnung der Bereiche bleibt unbeschadet der Sätze 1 und 2 zulässig.

§ 26

unverändert

§ 27

Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofes

(1) Die Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie bei den durch Ausgliederung gemäß § 2 Abs. 1 oder § 3 Abs. 3 errichteten Gesellschaften richtet sich nach § 92 der Bundeshaushaltsordnung.

(2) Bei der Prüfung der Leistungen nach diesem Gesetz oder nach dem Bundesschieneausbaugesetz an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sowie an die durch Ausgliederung gemäß § 2 Abs. 1 oder § 3 Abs. 3 errichteten Gesellschaften hat der Bundesrechnungshof die Rechte nach § 91 Abs. 2 Satz 1 der Bundeshaushaltsordnung. Die entsprechenden Befugnisse stehen auch den zuständigen Vorprüfungsstellen des Bundes zu. Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofes hinsichtlich anderer Leistungen bleiben unberührt.

VIERTER ABSCHNITT**Ausgliederung**

§§ 28 ff.

entfällt

Artikel 3**Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes**

§ 1

Zuständige Behörden

(1) Die Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes werden, soweit dieses Gesetz nichts

Entwurf

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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

anderes bestimmt, vom **Bundesministerium** für Verkehr oder von einer von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen.

(2) unverändert

§ 2

Eisenbahn-Bundesamt

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

(2) **Das Bundesministerium** für Verkehr bestimmt den Sitz des Eisenbahn-Bundesamtes und den Sitz von Außenstellen **im Benehmen mit den Ländern.**

(3) **Die Vermögensgegenstände, die zur Erfüllung der Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes aus den Beständen des Bundeseisenbahnvermögens entnommen werden, werden ohne Wertausgleich übertragen.** Einzelheiten legt **das Bundesministerium** für Verkehr im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** der Finanzen fest.

(3a) Beamte und Arbeitnehmer der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, die zum Zeitpunkt der Errichtung des Eisenbahn-Bundesamtes Aufgaben wahrnehmen, die nach § 3 dem Eisenbahn-Bundesamt obliegen, sind von diesem Zeitpunkt an Beamte und Arbeitnehmer bei dem Eisenbahn-Bundesamt. Absatz 5 Satz 2 gilt entsprechend.

(4) unverändert

(5) unverändert

Entwurf

(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 Erhöhungsbetrages. 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(6) unverändert

(7) unverändert

§ 3

Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes

(1) unverändert

(2) Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegen folgende Aufgaben:

1. unverändert
2. die Ausübung der Eisenbahnaufsicht, einschließlich der technischen Aufsicht sowie der Bauaufsicht für Betriebsanlagen der **Eisenbahnen des Bundes**,
3. unverändert
4. unverändert
5. die Vorbereitung **und Durchführung** von Vereinbarungen gemäß § 9 des **Bundesschienenwegeausbaugesetzes**,
6. **Aufgaben nach § 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**,
7. **die fachliche Untersuchung von Störungen im Eisenbahnbetrieb.**

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.

Entwurf

(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 Landes-eisenbahnaufsicht 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

Beleihung

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

entfällt

(vgl. Artikel 6 Abs. 132)

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(3) Im Planfeststellungsverfahren hat das Eisenbahn-Bundesamt die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes der nach Landesrecht zuständigen Behörde des Landes, in dem die Betriebsanlagen liegen, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Bereich der Eisenbahnen des Bundes berühren. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt den Plan nach § 17 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 17 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder trifft die Entscheidung nach § 17 Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

(3a) Das Eisenbahn-Bundesamt ist Vergabeprüfstelle für Vergabeverfahren im Bereich der Eisenbahnen des Bundes.

(4) unverändert

(5) Für Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Bis zum Inkrafttreten der Rechtsverordnung nach § 24 Abs. 1 Nr. 9 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .) sind die Gebühren im Einzelfall an Hand des mit der Amtshandlung verbundenen Verwaltungsaufwandes und der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens der Amtshandlung für den Gebührenschuldner unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Gebührenschuldners festzusetzen.

§ 4

Beleihung

Die Aufgaben der technischen Aufsicht über Betriebsanlagen und Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes können durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, einer anderen öffentlichen oder privaten Einrichtung übertragen werden. Diese unterliegt der Rechtsaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt. Private Einrichtungen im Sinne des Satzes 1 sind auch die Eisenbahnen des Bundes.

Artikel 4

**Gesetz zur Regionalisierung
des öffentlichen Personennahverkehrs
(Regionalisierungsgesetz)**

§ 1

Öffentliche Aufgabe, Zuständigkeit

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

(2) Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 2

Begriffsbestimmungen

Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

§ 3

Regionalisierung

Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen. Das Nähere regeln die Länder.

§ 4

Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr können gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen nach Maßgabe 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) mit einem Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbart oder einem Verkehrsunternehmen auferlegt werden. Zuständig für den Abschluß von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen.

§ 5

Finanzierung

(1) Die Länder erhalten für den öffentlichen Personennahverkehr in den Jahren 1995 und 1996 einen Betrag von jeweils 8,22 Milliarden Deutsche Mark. Ab dem Jahr 1997 erhöht sich der Betrag auf 12 Milliarden Deutsche Mark.

(2) Der Betrag von 12 Milliarden Deutsche Mark steigt ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz; hierbei bleiben Änderungen der Steuersätze im Jahr ihres Wirksamwerdens unberücksichtigt. Im Jahr 2000 wird mit Wirkung ab dem Jahr 2001 auf Vorschlag des Bundes die Höhe der Steigerungsrate nach Satz 1 durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, neu festgesetzt; dabei sind das bestehende Angebot im Schienenper-

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

sonennahverkehr und seine Entwicklungsnotwendigkeiten sowie die Finanzlage von Bund und Ländern zu berücksichtigen.

(3) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Verfahren für die Berechnung und Überweisung des Betrages, den die Länder erhalten, zu regeln.

§ 6

Prüfung

(1) Einmalig wird zum 31. Dezember 1997 geprüft, ob ein Betrag von 7,9 Milliarden Deutsche Mark ausreicht, um 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind. Bereits eingetretene oder geplante Angebotsverbesserungen finden keine Berücksichtigung. Soweit linienbezogene Kostenrechnungen für die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr vorliegen, sind diese der Prüfung zugrunde zu legen.

(2) Die der Prüfung nach Absatz 1 zugrunde zu legenden Verkehrsleistungen werden ergänzt, soweit in den Ländern Berlin und Brandenburg nach dem 1. Januar 1994 Verkehrsleistungen auf Strecken erbracht werden, die wegen der besonderen geographischen Lage Berlins sowie durch die Teilung von 1961 für den Schienenpersonennahverkehr unterbrochen waren.

(3) Nach Benehmen mit den Ländern beauftragt der Bund einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der für die Prüfung erforderlichen Untersuchung der Kosten- und Ertragslage im Schienenpersonennahverkehr.

(4) Der Betrag nach Absatz 1 erhöht oder ermäßigt sich ab dem Jahr 1998 entsprechend dem Ergebnis der Prüfung.

§ 7

Verwendung

Mit dem Betrag nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

§ 8

Verteilung

(1) Von den in § 5 festgelegten Beträgen erhalten die einzelnen Länder folgende Beträge:

	1995	1996	1997 und Folgejahre
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
Baden-Württemberg	763,20	772,10	780,40
Bayern	1 231,40	1 246,20	1 260,30
Berlin	284,99	274,50	253,66

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

	1995		1997 und
	Mio. DM	Mio. DM	Folgejahre Mio. DM
Brandenburg	524,63	525,53	527,54
Bremen	21,70	21,60	21,50
Hamburg	133,80	133,60	133,20
Hessen	585,20	592,00	598,50
Mecklenburg- Vorpommern	259,10	260,69	263,77
Niedersachsen	524,30	530,10	535,60
Nordrhein-Westfalen	1 136,10	1 150,90	1 165,10
Rheinland-Pfalz	380,50	386,30	392,00
Saarland	110,10	112,00	113,80
Sachsen	569,18	572,56	579,36
Sachsen-Anhalt	448,86	451,58	456,86
Schleswig-Holstein	183,40	184,90	186,10
Thüringen	313,24	315,15	318,80

(2) Soweit die in § 5 festgelegten Beträge nicht durch die Verteilungsregelung des Absatzes 1 erfaßt sind, werden diese nach folgenden Vomhundertsätzen auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	11,60
Bayern	14,70
Berlin	3,96
Brandenburg	5,01
Bremen	0,81
Hamburg	1,95
Hessen	7,01
Mecklenburg-Vorpommern	3,33
Niedersachsen	9,05
Nordrhein-Westfalen	17,99
Rheinland-Pfalz	4,74
Saarland	1,31
Sachsen	6,84
Sachsen-Anhalt	4,61
Schleswig-Holstein	3,14
Thüringen	3,95.

(3) Sollte die Prüfung auf Grund von § 6 ergeben, daß der nach Maßgabe des Absatzes 1 für das Jahr 1997 insgesamt vorgesehene Betrag nicht ausreicht, um von 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind, so wird die Verteilungsregelung des Absatzes 1 mit Wirkung ab dem Jahr 1998 entsprechend angepaßt.

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.

Artikel 5

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

§ 1

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(2) Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen 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-*

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) unverändert

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

(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. **Das ist im Zweifel der Fall**, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte **Reiseweite** 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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.

(6) unverändert

(7) Die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden entscheiden, soweit es sich nicht um Schienenbahnen des Bundes handelt, in Zweifelsfällen im Benehmen mit dem **Bundesministerium** für Verkehr, ob und inwieweit eine Schienenbahn zu den Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes zu rechnen ist. **Sie entscheiden auch, soweit es sich nicht um Eisenbahnen des Bundes handelt, darüber, ob Schienenpersonennahverkehr im Sinne des Absatzes 5 vorliegt.**

§ 3

Öffentlicher Eisenbahnverkehr

(1) unverändert

(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 **Bundesministerium** für Verkehr.

§ 4

Sicherheitsvorschriften

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

(2) **Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen obliegen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes und Schienenfahrzeuge der Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahn-Bundesamt.**

Entwurf

§ 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 5

Eisenbahnaufsicht

(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. **Sie kann anderen öffentlichen oder privaten Einrichtungen Aufgaben der Eisenbahnaufsicht ganz oder teilweise durch Rechtsverordnung übertragen.**

(2) unverändert

(3) **Für die Aufsicht und Genehmigung nichtbundeseigener Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ist die von der Landesregierung bestimmte Behörde zuständig. Die Landesregierung bestimmt auch die Behörde, die zuständig ist für die Aufsicht über Eisenbahnen des Bundes sowie über nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz im Ausland, soweit es sich handelt um**

1. die **Genehmigung und Einhaltung von Tarifen** im Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland,
2. die Einhaltung von Auflagen auf der Grundlage von Artikel 1 Abs. 5 und 6 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)** 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 **das Bundesministerium** für Verkehr.

Entwurf

(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 nicht-bundeseigene 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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 **das Bundesministerium** für Verkehr im Einvernehmen mit dem **Bundesministerium** für Arbeit und Sozialordnung durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Zuständigkeit auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen.

(6) Aufsichts- und Genehmigungsbehörde im Sinne dieses Gesetzes ist auch die Stelle, der die Landesregierung oder das Bundesministerium für Verkehr Aufgaben der Eisenbahnaufsicht gemäß Absatz 1 Satz 3 oder gemäß § 4 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes übertragen hat.

(7) unverändert

§ 6

Erteilung und Versagung der Genehmigung

(1) unverändert

(2) Die Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn

1. unverändert
2. der Antragsteller als Unternehmer finanziell leistungsfähig ist,
3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen die erforderliche Fachkunde haben

und damit die Gewähr für eine sichere Betriebsführung bieten.

(2a) Die Genehmigung wird erteilt für

1. **das Erbringen einer nach der Verkehrsart bestimmten Eisenbahnverkehrsleistung,**
2. **das Betreiben einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur.**

Entwurf

(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 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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(3) **Gültige Genehmigungen öffentlicher Eisenbahnen**, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, **gelten fort, soweit sie inhaltlich 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.

(4) Antragsteller kann jede natürliche Person sein, die **Angehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften ist. Das gleiche gilt für Gesellschaften, die nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften gegründet wurden und ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung innerhalb der Europäischen Gemeinschaften haben.**

(4 a) Die Geltungsdauer der Genehmigung soll in der Regel bei

- 1. Eisenbahnverkehrsunternehmen höchstens 15 Jahre,**
- 2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen höchstens 50 Jahre**

betragen.

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

§ 7

unverändert

Entwurf

§ 8

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

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 8

Geschäftsführung der Eisenbahnen

(1) Öffentliche **Eisenbahnen** 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 **nicht für**

1. **Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht dem Bund gehören und deren Tätigkeit ausschließlich auf den Schienenpersonennahverkehr beschränkt ist,**
2. **Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die nicht dem Bund gehören.**

§ 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 **Subventionen** von einem Bereich zum anderen ist unzulässig. Die Beachtung dieses Verbotes muß in der Rechnungsführung beider Bereiche zum Ausdruck kommen.

(2) unverändert

(3) unverändert

§ 10

Beförderungspflicht

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

Entwurf

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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

1. unverändert
2. unverändert
3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht abwenden und denen es auch nicht abhelfen konnte.

§ 10a

**Stillegung von
Eisenbahninfrastruktureinrichtungen**

(1) Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder die deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke, so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Dabei 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 in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen.

(2) Die zuständige Aufsichtsbehörde hat über den Antrag unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien innerhalb von drei Monaten zu entscheiden. Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt im Benehmen mit der zuständigen Landesbehörde. Bis zur Entscheidung hat das Unternehmen den Betrieb der Schieneninfrastruktur aufrechtzuhalten.

(3) Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn die zuständige Aufsichtsbehörde innerhalb der in Absatz 2 bestimmten Fristen nicht entschieden hat. Versagt sie die Genehmigung nach Maßgabe des Absatzes 2, so hat sie dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die aus der Versagung entstehenden Kosten, einschließlich der kalkulatorischen Kosten zu ersetzen; die Zahlungsverpflichtung trifft das Land, wenn die von der Landesbehörde im Rahmen des Benehmens vorgetragenen Gründe für die Ablehnung maßgebend waren.

(4) Liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 2 nicht vor, ist die Genehmigung zu versagen.

(5) Eine Versagung nach Maßgabe des Absatzes 2 ist nur für einen Zeitraum von einem Jahr möglich; danach gilt die Genehmigung als erteilt.

§ 11

Tarife

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

§ 11

Tarife

(1) Tarife sind die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. **Diese sind verpflichtet, daran mitzuwirken, daß**

Entwurf

(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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

1. für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, direkte Abfertigung eingerichtet wird,

2. im Personenverkehr durchgehende Tarife aufgestellt werden.

(2) unverändert

(3) entfällt

(4) Ohne eine vorherige Genehmigung

1. **der** Beförderungsbedingungen,
2. **der** Beförderungsentgelte im Schienenpersonennahverkehr

dürfen Eisenbahnverkehrsleistungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 nicht erbracht werden. 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.** Die Genehmigungsbehörde kann auf die Befugnis zur Genehmigung verzichten.

(5) unverändert

(6) Die Genehmigungsbehörde kann in den Fällen des Artikels 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates unter den dort genannten Voraussetzungen die Genehmigung versagen oder die Änderung von Tarifen verlangen. Die **Genehmigung** 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.

Entwurf

(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;

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(7) Tarife nach Absatz 2 sowie Tarife nach Absatz 4 Satz 1 müssen bekanntgemacht werden. Erhöhungen der Beförderungsentgelte oder andere für den **Kunden** nachteilige Änderungen der Beförderungsbedingungen werden frühestens **einen Monat** nach der Bekanntmachung wirksam, wenn nicht die Genehmigungsbehörde eine Abkürzung der Bekanntmachungsfrist genehmigt hat. Die Genehmigung muß aus der Bekanntmachung ersichtlich sein.

§ 11a

Anschluß an andere Eisenbahnen

(1) Jede öffentliche Eisenbahn hat angrenzenden öffentlichen Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluß an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Im übrigen gilt § 12.

(2) Im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde.

§ 12

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland haben das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von **Eisenbahninfrastrukturunternehmen**, die dem öffentlichen Verkehr dienen. **Dieser Grundsatz gilt sinngemäß auch für die Bereiche Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr.** Bei der Vergabe der Eisenbahninfrastrukturkapazitäten haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr angemessen zu berücksichtigen.

(1a) Nutzen Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen und die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen als auch eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, die Eisenbahninfrastruktur von öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, so steht ihnen das Recht nach Absatz 1 nur insoweit zu, als sie die Benutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur anderen öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen gewähren.

(2) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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.

(3) unverändert

(4) Kommt eine Vereinbarung nach Absatz 3 nicht zustande, so entscheidet auf Antrag eines der beteiligten Unternehmen **das Eisenbahn-Bundesamt**. Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt.

§ 13

Gemeinwirtschaftliche Leistungen

(1) Für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates maßgebend. **Zuständig** im Sinne dieser Verordnung sind für Eisenbahnen **des Bundes, soweit es sich nicht um deren Schienenpersonennahverkehr handelt, Behörden des Bundes, im übrigen** nach Maßgabe des Landesrechts Behörden der Länder oder die Kreise, Gemeinden oder Gemeindeverbände.

Entwurf

(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 zugrunde gelegt, 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.*

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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, **können** diese Leistungen **ausschreiben**.

§ 14

Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen

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

1. unverändert
2. unverändert
3. Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

(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 zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird. **Den Ausgleich nach Absatz 1 Nr. 3 gewährt der Bund, soweit es sich um höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen handelt.**

entfällt hier

jetzt § 17

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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

entfällt hier

jetzt § 18

(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

entfällt hier

jetzt § 20

(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.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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.

entfällt hier

jetzt § 16

entfällt hier

jetzt § 20a

Entwurf

(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.

bisher § 18

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 20

entfällt

§ 16

Vorarbeiten

(1) Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte haben zur Vorbereitung der Planung eines Vorhabens oder von Unterhaltungsmaßnahmen notwendige Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstige Vorarbeiten durch den Träger des Vorhabens oder von ihm Beauftragte zu dulden. 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.

(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden, in denen die Vorarbeiten durchzuführen sind, bekanntzugeben.

(3) Entstehen durch eine Maßnahme nach Absatz 1 einem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten unmittelbare 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 zuständige Behörde auf Antrag des Trägers des Vorhabens oder des Berechtigten die Entschädigung fest. Vor der Entscheidung sind die Beteiligten zu hören.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

bisher § 15

§ 17

Planfeststellung, Plangenehmigung

(1) Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen und der Bahnstromfernleitungen (Betriebsanlagen der Eisenbahn) dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

(2) An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und
2. 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. 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.

bisher § 16

§ 18

Veränderungssperre; Vorkaufsrecht

(1) 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), 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 ausgeüb-

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

ten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen (§ 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.

(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Träger des Vorhabens an den betroffenen Flächen ein Vorkaufsrecht zu.

§ 19

Planfeststellungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

1. Die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, 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 Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen.
4. Bei der Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn kann von einer förmlichen Erörterung im Sinne von § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und von § 9 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden. Vor dem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens ist den Einwendern Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

(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.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(3a) Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag durch den Träger des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Vor der Entscheidung ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluß entsprechend anzuwenden.

(4) Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, für die nach dem Bundes schienewegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, 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. Der Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, für die ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf im Sinne von § 6 des Bundesschienewegeausbaugesetzes besteht oder die der Aufnahme in den Bedarfsplan nicht bedürfen, kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Anordnung der sofortigen Vollziehung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung oder Wiederherstellung 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 sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87 b Abs. 3 und § 128 a der Verwaltungsgerichtsordnung gelten entsprechend.

(6) Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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.

bisher § 17

§ 20

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 von Betriebsanlagen der Eisenbahn benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Träger des Vorhabens auf Antrag nach Feststellung des Planes oder Erteilung der Plangenehmigung in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschuß oder die Plangenehmigung müssen vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen 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 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 die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist dem Antragsteller und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige 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 Bauvorhaben durchführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(5) Der Träger des Vorhabens hat für die durch die vorzeitige 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 Rechts ausgeglichen werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen.

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

(7) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzeinweisung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Besitzeinweisungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

bisher § 19

§ 20a

Enteignung

(1) Für Zwecke des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen der Eisenbahn ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 17 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.

§ 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.

§ 21

Überwachung

- (1) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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.

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) Zur Aufklärung von Eisenbahnbetriebsunfällen gelten die Absätze 1 bis 3 für Eisenbahnen und deren Betriebspersonal entsprechend.

(5) Zum Betriebspersonal im Sinne des Absatzes 4 gehören die in § 47 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 128 des Gesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .), genannten Betriebsbeamten.

§ 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.

§ 22

Eisenbahnstatistik

(1) unverändert

(2) unverändert

Entwurf

(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 Voraus-

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(3) Das Bundesministerium 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) entfällt

§ 23

unverändert

§ 24

Rechtsverordnungen

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

1. unverändert

2. unverändert

3. über die Voraussetzungen, unter denen einer Eisenbahn eine Genehmigung erteilt oder diese widerrufen wird, über den Nachweis der Voraus-

Entwurf

setzungen 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,

Beschlüsse des 16. Ausschusses

setzungen 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; **in der Rechtsverordnung können Regelungen über eine Prüfung der Fachkunde des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen einschließlich der Regelungen über Ablauf und Inhalt der Prüfung, die Leistungsbewertung und die Zusammensetzung des Prüfungsausschusses getroffen werden;**

4. unverändert
5. unverändert
6. unverändert
7. unverändert
8. unverändert
9. über die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen **der Behörden des Bundes** nach diesem Gesetz oder nach dem Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

(2) Zur Gewährleistung des Schutzes von Leben und Gesundheit des Fahrpersonals **sowie des Personals, das unmittelbar in der betrieblichen Abwicklung der Beförderungen eingesetzt ist, wird das Bundesministerium** für Verkehr ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates für öffentliche Eisenbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. unverändert
2. unverändert
3. unverändert
4. unverändert

Entwurf

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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

5. unverändert

(3) entfällt

(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a werden, soweit sie den Umweltschutz betreffen, vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft erlassen. Die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 und 2 zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer und der Personals werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung erlassen.

(5) Das Bundesministerium 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 oder des Bundesschienenwegebaugesetzes 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 Landesregierungen 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 Bundesministeriums für Verkehr für anwendbar erklären können.

(6) unverändert

Entwurf

§ 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,

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 25

Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Das Bundesministerium für Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium 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. unverändert
2. ohne Genehmigung nach § 11 Abs. 4 Satz 1 Eisenbahnverkehrsleistungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 erbringt,
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 gegenüber jedem nicht in gleicher Weise anwendet,
4. als im Unternehmen Verantwortlicher oder als Mitglied des Fahrpersonals entgegen § 21 Abs. 1 Satz 1 oder als im Unternehmen Verantwortlicher oder als Mitglied des Betriebspersonals entgegen § 21 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 4
 - a) eine Auskunft nicht, nicht richtig, **nicht vollständig** oder nicht rechtzeitig erteilt oder
 - b) unverändert
5. unverändert
6. unverändert
7. einer Rechtsverordnung nach § 24 Abs. 1 Nr. 4 und 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,

Entwurf

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

Beschlüsse des 16. Ausschusses

9. einem Gebot oder Verbot einer **die Eisenbahnen betreffenden** Verordnung der Europäischen Gemeinschaften oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Verordnung zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach **Absatz 3** für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) unverändert

(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.**

§ 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 b** 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) unverändert

(3) **entfällt**

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

ung 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 Eisenbahnbundesamt.

(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.“

(4) unverändert

§ 28

**Übergangsregelung
für den Schienenpersonennahverkehr
der Eisenbahnen des Bundes**

Bis zum 31. Dezember 1994 ist das Bundesministerium 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. unverändert
2. Auflagen auf der Grundlage von Artikel 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen.

Artikel 6

Anpassung anderer Rechtsvorschriften

(1) § 16 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 des Abgeordnetengesetzes vom 18. Februar 1977 (BGBl. I S. 297), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 462) geändert worden ist, werden jeweils die Wörter „Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

1. entfällt

2. entfällt

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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.

(2) In § 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, werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(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:

(3) In § 10 des Europaabgeordnetengesetzes vom 6. April 1979 (BGBl. I S. 413), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 462) geändert worden ist, werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

„§ 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.

(4) unverändert

(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:

(5) unverändert

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) unverändert

(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.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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
die 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
die Bundeswehr

BP-
Y-"

3. Artikel 10 wird gestrichen.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

(7) unverändert

(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.

(8) unverändert

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

(9) unverändert

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:

(10) unverändert

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.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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.

(11) In § 63 Nr. 9 des Beamtenversorgungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Oktober 1990 (BGBl. I S. 2298), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Juli 1993 (BGBl. I S. 1394) geändert worden ist, werden die Wörter „sowie der vom Amt abberufenen Mitglieder des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen.

(12) unverändert

(13) unverändert

(14) Das Bundesbesoldungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. März 1992 (BGBl. I S. 409), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489), wird wie folgt geändert:

1. In § 26 Abs. 2 Nr. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

2. unverändert

3. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

4. Die Bundesbesoldungsordnung B wird wie folgt geändert:
4. unverändert
- 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.
5. unverändert
6. Die Vorbemerkung Nummer 2 Abs. 1 der Bundesbesoldungsordnung R wird wie folgt gefaßt:
6. unverändert
- „(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:
- (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), die durch Artikel 7 des Gesetzes vom 23. März 1993 (BGBl. I S. 342) geändert worden ist, 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.
1. In Nummer 3 Buchstabe a und b werden jeweils die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.
2. In Nummer 4 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens und des Eisenbahn-Bundesamtes“ ersetzt.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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. ...) ausgegliederten 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

3. unverändert
4. unverändert
5. unverändert
6. In Nummer 10 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ gestrichen und nach dem Wort „Beamte“ die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ eingefügt.
7. In Nummer 12 werden 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), **die durch Artikel 4 des Gesetzes vom 23. März 1993 (BGBl. I S. 342) geändert worden ist**, 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. ...) ausgegliederten Gesellschaft geleistet wird“ ersetzt.

(17) Die Erschwerniszulagenverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1992 (BGBl. I S. 519), **geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. März 1993 (BGBl. I S. 342)**, wird wie folgt geändert:

1. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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. ...) ausgliederten 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. ...) ausgliederten 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.

2. unverändert

(18) unverändert

(19) § 1 Abs. 2 der Sonderzuschlagsverordnung vom 13. November 1990 (BGBl. I S. 2451), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Juni 1993 (BGBl. I S. 944) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„(2) unverändert

(20) unverändert

Entwurf

[(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.]

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

[(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.“

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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. unverändert
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 „**der Präsident** des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

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

1. In § 18 Abs. 1 werden die Wörter „**Vorstand** der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „**Präsident** des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.
2. unverändert

(24) § 79 des Bundes-Seuchengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 1979 (BGBl. I S. 2262, 1980 I S. 151), das zuletzt **gemäß Artikel 25 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278)** geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

„§ 79

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

(25) unverändert

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.

(26) unverändert

(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.

(27) unverändert

(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:

(28) Nummer 9 der Anlage zu § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205), das zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466) 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;“

„9. unverändert

(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.

(29) In § 38 Satz 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466) 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.

(30) unverändert

(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.

(31) § 27 Abs. 2 des Schutzbaugesetzes vom 9. September 1965 (BGBl. I S. 1232), das zuletzt gemäß Artikel 30 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Entwurf	Beschlüsse des 16. Ausschusses
(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.	(32) unverändert
(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.	(33) In § 6 Abs. 1 Buchstabe c des Raumordnungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. April 1993 (BGBl. I S. 630) 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 „Bundeseisenbahnen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.	(34) unverändert
(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.	(35) unverändert
(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,“	(36) unverändert
(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.	(37) unverändert
(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.	(38) unverändert
(39) § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gerichtskostengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1975 (BGBl. I S. 3047), das zuletzt durch <i>Artikel 11 Nr. 1 des Gesetzes vom 11. Januar 1993 (BGBl. I S. 50)</i> geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt: „Die Deutsche Bundespost ist von der Zahlung der Auslagen nicht befreit.“	(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 15 des Gesetzes vom 23. Juni 1993 (BGBl. I S. 944) 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.“	(40) § 11 Abs. 1 Satz 2 der Kostenordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 361-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 23. Juni 1993 (BGBl. I S. 944) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt: „Die Deutsche Bundespost ist von der Zahlung der Auslagen nicht befreit.“

Entwurf

(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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(41) unverändert

(42) Die §§ 453, 458 bis 460 des Handelsgesetzbuches in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. September 1993 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, werden aufgehoben.

(43) In § 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 16 des Gesetzes vom 13. September 1993 (BGBl. I S. 1569) geändert worden ist, werden jeweils die Wörter „Deutsche Bundesbahn“ durch das Wort „Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(44) unverändert

(45) unverändert

(46) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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 Annahmebescheides und das Ausscheiden aus dem Vollzugsdienst der Polizei anzuzeigen; das gleiche gilt, wenn trotz Annahmebescheides 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.“

(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 der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „der Präsident des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

(48) unverändert

(49) unverändert

(50) unverändert

Entwurf

(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 1a wird gestrichen.

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

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(51) unverändert

(52) entfällt

(53) In § 49 Abs. 1 Nr. 4 des Einkommensteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. September 1990 (BGBl. I S. 1898, 1991 I S. 808), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. September 1993 (BGBl. I S. 1569) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Bundeseisenbahnvermögens“ ersetzt.

1. entfällt

2. entfällt

(54) Das Körperschaftsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 1991 (BGBl. I S. 638), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. September 1993 (BGBl. I S. 1569), wird wie folgt geändert:

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

a) unverändert

b) unverändert

2. unverändert

(55) Das Gewerbesteuerengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1991 (BGBl. I S. 814), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 13. September 1993 (BGBl. I S. 1569), wird wie folgt geändert:

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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 1a 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 Gewerbesteuergesetzes 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 1a 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.

1. unverändert

2. Nach § 36 Abs. 1 wird folgender Absatz 1a 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 Gewerbesteuergesetzes 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 10 des Gesetzes vom 13. September 1993 (BGBl. I S. 1569)**, wird wie folgt geändert:

1. unverändert

2. Dem § 25 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) § 3 Abs. 1 Nr. 1 ist für das Bundeseisenbahnvermögen erstmals auf die Vermögensteuer des Kalenderjahrs 1994 anzuwenden. § 3 Abs. 1 Nr. 1a ist letztmals für die Vermögensteuer des Kalenderjahrs 1993 anzuwenden.“

(57) Das Grundsteuergesetz vom 7. August 1973 (BGBl. I S. 965), zuletzt geändert durch **Artikel 12 des Gesetzes vom 13. September 1993 (BGBl. I S. 1569)**, wird wie folgt geändert:

1. unverändert

2. unverändert

3. unverändert

(58) In § 4 Nr. 6 Buchstabe a des Umsatzsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom **27. April 1993 (BGBl. I S. 565, 1160)**, das zuletzt durch **Artikel 18 des Gesetzes vom 13. September 1993 (BGBl. I S. 1569)** geändert worden ist, werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

Entwurf

(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,“

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(59) In § 34 Abs. 1 Satz 2 der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. April 1993 (BGBl. I S. 600, 1161) werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn, der nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Deutschen Reichsbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen,“ ersetzt.

(60) unverändert

(61) unverändert

(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 „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „das Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(63) unverändert

(64) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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:

(65) Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 1990 (BGBl. I S. 235), zuletzt geändert durch Artikel 51 des Gesetzes vom 27. April 1993 (BGBl. I S. 512), wird wie folgt geändert:

1. unverändert

2. unverändert

(66) In § 9 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b der Mineralölbewirtschaftungs-Verordnung vom 19. April 1988 (BGBl. I S. 530), die durch Artikel 79 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278) geändert worden ist, werden die Wörter „Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

(66a) In § 6 Satz 1 der Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Januar 1987 (BGBl. I S. 425), die zuletzt durch Artikel 53 des Gesetzes vom 27. April 1993 (BGBl. I S. 512) geändert worden ist, werden die Wörter „und der Eisenbahnunternehmen“ gestrichen.

(67) Die Dampfkesselverordnung vom 27. Februar 1980 (BGBl. I S. 173), zuletzt geändert durch Artikel 54 des Gesetzes vom 27. April 1993 (BGBl. I S. 512), wird wie folgt geändert:

1. unverändert

2. unverändert

(68) Die Druckbehälterverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. April 1989 (BGBl. I S. 843), zuletzt geändert durch Artikel 55 des Gesetzes vom 27. April 1993 (BGBl. I S. 512), wird wie folgt geändert:

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

1. unverändert

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

2. unverändert

(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 Schifffahrtbetriebes und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

(69) In § 1 Abs. 3 Nr. 1 der Aufzugsverordnung vom 27. Februar 1980 (BGBl. I S. 205), die zuletzt durch **Artikel 2 Abs. 1 der Verordnung vom 12. Mai 1993 (BGBl. I S. 704)** geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn und deren Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schifffahrtbetriebes und -verkehrs 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 Schifffahrtbetriebes und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

(70) unverändert

(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 Schifffahrtbetriebes und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

(71) unverändert

(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 Schifffahrtbetriebes und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, sowie“ gestrichen und das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

(72) unverändert

(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:

(73) Die Getränkeschankanlagenverordnung vom 27. November 1989 (BGBl. I S. 2044), **zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 23. Juli 1993 (BGBl. I S. 1342)**, wird wie folgt geändert:

Entwurf

1. In § 1 Abs. 3 Nr. 1 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.

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.“

Beschlüsse des 16. Ausschusses

1. unverändert

2. unverändert

(73 a) Nach § 25 Abs. 1 des Gaststättengesetzes vom 5. Mai 1970 (BGBl. I S. 465, 1298), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2441) geändert worden ist, wird folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1 a) Die Vorschriften dieses Gesetzes, ausgenommen die §§ 5, 6, 18, 19, 20 und 21 Abs. 2 sowie § 28 Abs. 1 Nr. 2, 6 bis 9 und 12, Abs. 2 Nr. 1 und 4, soweit in dieser Vorschrift auf die §§ 5, 6, 18, 19 und 20 verwiesen wird, finden auf Bahnhofsgaststätten, Speisewagen, Kantinen und Betriebsküchen der Eisenbahnen des Bundes keine Anwendung.“

(74) unverändert

(75) unverändert

(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. unverändert

2. § 24 Abs. 1 wird wie folgt geändert.

a) 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.“

b) Nach Satz 2 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Satz 2 gilt auch für die Genehmigung solcher Beförderungen, soweit eine Zuständigkeit nach § 23 nicht gegeben ist.“

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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:

(76a) § 9 Abs. 3 Nr. 1 der Strahlenschutzverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1321, 1926), die zuletzt durch die Verordnung vom 30. Juli 1993 (BGBl. I S. 1432) geändert worden ist, wird aufgehoben.

(77) unverändert

(78) unverändert

(79) unverändert

(80) unverändert

(81) unverändert

(82) In § 156a Abs. 5 des Versicherungsaufsichtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. 1993 I S. 2), das durch Artikel 67 des Gesetzes vom 27. April 1993 (BGBl. I S. 512) geändert worden ist, 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 2 der Verordnung vom 28. Mai 1993 (BGBl. I S. 898) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

„(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.“

(2) unverändert

(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:

(84) unverändert

„(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.

(85) unverändert

(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:

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

1. Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

1. unverändert

„(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.

2. unverändert

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

(87) unverändert

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

2. Die §§ 6 und 7 werden gestrichen.

Entwurf

(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,

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(88) Das Gerätesicherheitsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Oktober 1992 (BGBl. I S. 1793), **geändert durch Artikel 94 des Gesetzes vom 27. April 1993 (BGBl. I S. 512)**, wird wie folgt geändert:

1. § 1 a wird wie folgt geändert:

- a) unverändert
- b) In Nummer 2 wird das Wort „anderer“ durch das Wort „von“ ersetzt.

2. unverändert

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

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) unverändert
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „bei der Deutschen Reichsbahn oder bei der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „beim Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

2. unverändert

(90) Die Reichsversicherungsordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 820-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert **gemäß Artikel 60 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278)**, wird wie folgt geändert:

1. unverändert

2. Nach § 657 wird eingefügt:

„§ 657 a

(1) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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 §§ 186b und 186c 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 Geschäftsführer und sein Stellvertreter vom Bundesminister für Verkehr bestellt wird, § 44 Abs. 2 a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch gilt mit der Maßgabe, daß die Arbeitgebervertreter vom Bundesminister für Verkehr bestimmt werden. § 70 Abs. 2 a 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 Diensthermfähigkeit 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. 2 a 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.

(2) unverändert

(3) § 36 Abs. 2 a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch gilt mit der Maßgabe, daß der Geschäftsführer und sein Stellvertreter vom Bundesminister für Verkehr bestellt wird, § 44 Abs. 2 a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch gilt mit der Maßgabe, daß die Arbeitgebervertreter vom Bundesminister für Verkehr bestimmt werden. § 70 Abs. 2 a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch gilt mit der Maßgabe, daß der Haushaltsplan vom Bundesminister für Verkehr genehmigt wird."

3. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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.

(91) unverändert

(92) unverändert

(93) Die Zweite Datenübermittlungs-Verordnung vom 29. Mai 1980 (BGBl. I S. 616), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 4. Juni 1993 (BGBl. I S. 819), wird wie folgt geändert:

1. unverändert
2. unverändert

(94) unverändert

(95) unverändert

Entwurf

(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.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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 4 des Gesetzes vom 23. Juni 1993 (BGBl. I S. 944) 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 5 des Gesetzes vom 24. Juni 1993 (BGBl. I S. 1038) 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 6 des Gesetzes vom 24. Juni 1993 (BGBl. I S. 1038), wird wie folgt geändert:

1. unverändert
2. unverändert

(99) § 283 Satz 1 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch (Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 1988, BGBl. I S. 2477), das zuletzt durch Artikel 104 des Gesetzes vom 27. April 1993 (BGBl. I S. 512) 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 1 des Gesetzes vom 24. Juni 1993 (BGBl. I S. 1038), wird wie folgt geändert:

1. unverändert
2. unverändert
3. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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. | 4. unverändert |
| 5. § 135 wird wie folgt geändert: | 5. unverändert |
| <ul style="list-style-type: none"> a) In der Überschrift wird das Wort „Bundesbahn-Versicherungsanstalt“ durch das Wort „Bahnversicherungsanstalt“ ersetzt. b) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefaßt: <ul style="list-style-type: none"> „(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. | 6. unverändert |
| 7. § 143 wird wie folgt geändert: | 7. unverändert |
| <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> 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. | |

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

bb) In Satz 3 wird das Wort „Dieser“ durch die Wörter „Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung“ ersetzt.

8. § 144 wird wie folgt geändert:

8. unverändert

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.

9. unverändert

10. Nach § 273 a wird eingefügt:

10. unverändert

„§ 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:

(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.

1. unverändert

2. In § 59 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz werden die Wörter „D- und IR-Züge“ durch die Wörter „Züge des Nahverkehrs“ ersetzt.

2. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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“.

3. § 61 wird wie folgt geändert:

a) unverändert

b) unverändert

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 § 59 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz zählen.“

4. unverändert

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

1. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Zum Beiblatt mit Wertmarke (§ 3 a Abs. 1 und 2) ist ein von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften aufgestelltes, für den Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt des Ausweisinhabers maßgebendes Streckenverzeichnis nach dem in der Anlage abgedruckten Muster 5 auszuhändigen. Das Streckenverzeichnis ist mit einem fälschungssicheren halbseitigen orangefarbenen Flächenaufdruck gekennzeichnet.“

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

2. Das in der Anlage abgedruckte Muster 5 wird wie folgt geändert:
- Die Wörter „Deutschen Bundesbahn und/oder der Deutschen Reichsbahn“ werden durch die Wörter „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft“ ersetzt.
 - 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.
 - 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:
- In Absatz 1 werden die Wörter „Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „öffentlichen Eisenbahnen“ ersetzt.
 - Absatz 2 wird aufgehoben.
 - In Absatz 3 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „den öffentlichen Eisenbahnen“ ersetzt.
 - Absatz 4 wird aufgehoben.
- (104) Das Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337) wird wie folgt geändert:
- In § 8 Abs. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „einer Eisenbahn des Bundes“ ersetzt.
 - § 9 wird gestrichen.
 - In § 13 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „einer Eisenbahn des Bundes“ ersetzt.
- b) Nach Absatz 2 wird folgender neuer Absatz 3 angefügt:
- „(3) Ein Streckenverzeichnis gemäß Absatz 2 in der bis zum 31. Dezember 1993 geltenden Fassung ist auch nach dem 1. Januar 1994 noch auszuhändigen, wenn ein Streckenverzeichnis gemäß Absatz 2 in der ab 1. Januar 1994 geltenden Fassung noch nicht zur Verfügung steht. Ein bis zum 31. Dezember 1993 oder gemäß Satz 1 danach ausgehändigtes Streckenverzeichnis bleibt für den Ausweisinhaber gültig, bis ihm ein Streckenverzeichnis nach Absatz 2 ausgehändigt wird, längstens bis zum 31. Dezember 1994.“
2. Das in der Anlage abgedruckte Muster 5 wird wie folgt geändert:
- Die Wörter „Deutschen Bundesbahn und/oder der Deutschen Reichsbahn“ werden durch die Wörter „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften“ ersetzt.
 - unverändert
 - unverändert
- (103) unverändert
- (104) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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 § 2c 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.

(104 a) Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1488), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe g werden die Wörter „in den Jahren 1992 bis 1995“ gestrichen.
2. In § 10 Abs. 2 Satz 2 wird die Jahreszahl „1995“ ersetzt durch die Jahreszahl „1996“.

(105) unverändert

(106) unverändert

(107) unverändert

(108) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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 § 12e Satz 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.
2. In § 14 Abs. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.
3. § 15e 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 § 47a Abs. 8 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn, die Deutsche Reichsbahn,“ gestrichen.
5. In § 57b 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.

(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 **und die Wörter „Bestimmungen der Fachminister“ durch die Wörter „Bestimmung durch den Fachminister“ ersetzt.**

2. unverändert

(110) unverändert

(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. Oktober 1993 (BGBl. I S. 1776), wird wie folgt geändert:

1. unverändert

2. unverändert

3. § 15e Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) unverändert

b) In Satz 6 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn,“ gestrichen.

4. unverändert

5. unverändert

6. unverändert

7. Anlage IV zu § 23 Abs. 2 Teil I wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

b) unverändert

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

8. unverändert

„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 Straßenverkehrsordnung 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.

(112) In § 46 Abs. 1 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung 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, 1993 I S. 223) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn,“ gestrichen.

(112a) Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes 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. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(3) Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger) und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmern führt. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder.

(4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne. Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend Satz 1 möglich ist, 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 jeweils geltenden Fassung maßgebend. Wer zuständige Stelle im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich nach Landesrecht; sie soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach Absatz 2 identisch sein. Die Vorschrift des § 21 Abs. 3 Satz 1 bleibt unberührt.“

2. In § 9 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) 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. In § 11 Abs. 3 Satz 3 wird der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt ersetzt, und es wird folgender Satzteil angefügt:

„Genehmigungsbehörden, deren Bezirke im Transit durchfahren werden, sind nicht zu beteiligen.“

4. § 13 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nr. 2 Buchstabe c Satz 1 werden nach dem Wort „Frist“ die Wörter „und,

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3" 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 Nahverkehrsplan im Sinne von § 8 Abs. 3 Satz 2 nicht in Einklang steht.“

d) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Umstand“ die Wörter „, im öffentlichen Personennahverkehr unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3,“ eingefügt.

5. Nach § 13 wird folgender § 13a eingefügt:

„§ 13a

**Voraussetzung der Genehmigung bei
gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen**

(1) Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit diese für die Umsetzung einer Verkehrsleistung auf Grund einer Auferlegung oder Vereinbarung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates erforderlich ist und dabei diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt. § 13 Abs. 1 und 2 Nr. 1 sowie § 14 sind anzuwenden. Als geringste Kosten für die Allgemeinheit im Sinne dieser Vorschrift gelten die von der nach Landesrecht zuständigen Behörde nach den Vorschriften einer vom Bundesministerium für Verkehr nach § 57 Abs. 1 Nr. 7 erlassenen Verordnung ermittelten Kosten der zu beurteilenden Verkehrsleistung.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn für die Umsetzung der Verkehrsleistung im Sinne von Absatz 1 nicht diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt, oder bei der Auferlegung oder Vereinbarung der Grundsatz der Gleichbehandlung verletzt worden ist.“

6. § 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 2 werden nach dem Wort „Planungsbehörden“ die Wörter „und der für die Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden“ eingefügt.

b) In Absatz 2 werden nach den Wörtern „der Betriebssitz des Unternehmens liegt,“ die Wörter „die nach Landesrecht für die Gewerbeaufsicht zuständige Behörde“ eingefügt.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

c) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

„(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Personen und Stellen können sich zu dem Antrag schriftlich gegenüber der Genehmigungsbehörde äußern. Stellungnahmen sind zu berücksichtigen, wenn diese binnen zwei Wochen, nachdem die Behörde die Vorgenannten über den Antrag in Kenntnis gesetzt hat, bei der Behörde eingehen.“

d) In Absatz 5 werden die Wörter „von Unternehmen, die ihren Betriebssitz im Ausland haben,“ gestrichen.

7. Dem § 15 Abs. 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Über den Antrag ist innerhalb von drei Monaten nach Eingang bei der Genehmigungsbehörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden, ist die Frist vor ihrem Ablauf in einem den Antragstellern mitzuteilenden Zwischenbescheid um den Zeitraum zu verlängern, der notwendig ist, um die Prüfung abschließen zu können. Die Verlängerung der in Satz 2 bezeichneten Frist darf höchstens drei Monate betragen. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird.“

8. Dem § 16 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Abs. 3 zu beachten.“

9. In § 21 Abs. 4 werden die Nummer 1 und die Angabe „2.“ gestrichen sowie nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Steht das öffentliche Verkehrsinteresse einer Entbindung entgegen, so gilt § 8 Abs. 4 entsprechend.“

10. In § 39 Abs. 2 werden die Wörter „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. 4 entsprechend.“

11. Dem § 40 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„§ 8 Abs. 4 gilt entsprechend.“

12. In § 45 a Abs. 4 Satz 1 werden nach dem Wort „Genehmigungsbehörde“ die Wörter „oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde“ eingefügt.

(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.

(113) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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 „Bundesbahnen“ 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.

(113a) § 44 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1273) geändert worden ist, wird aufgehoben.

(114) entfällt

(115) entfällt

(116) unverändert

(117) Die Gefahrgutverordnung Straße in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1990 (BGBl. I S. 2453), **zuletzt** geändert durch **die Verordnung vom 13. April 1993 (BGBl. I S. 448)**, wird wie folgt geändert:

1. § 7 Abs. 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn **oder der Deutschen Reichsbahn**“ durch die Wörter „des Eisenbahn-Bundesamtes“ ersetzt.
 - b) In Satz 5 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn, **die Deutsche Reichsbahn**“ durch die Wörter „das Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.
2. In § 11 Abs. 1 werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „des Eisenbahn-Bundesamtes“ ersetzt.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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 2a 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 dem 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.

(118) Die Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juni 1991 (BGBl. I S. 1224), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 5. Mai 1993 (BGBl. I S. 678), wird wie folgt geändert:

1. unverändert

2. § 6 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 werden die Wörter „Bundeseisenbahnen der Deutschen Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.
- b) In Nummer 2 werden die Wörter „Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf.) und die Zentralstelle Wagentechnik der Deutschen Reichsbahn in Delitzsch“ durch das Wort „Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.
- c) In Nummer 8 werden die Wörter „Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf.)“ durch das Wort „Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.

3. In § 10 Abs. 4 werden die Wörter „Deutsche Bundesbahn den Bundesbahndirektionen und im Bereich der Deutschen Reichsbahn den Reichsbahndirektionen“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahn-Bundesamt“ ersetzt.

(119) In § 2 Abs. 3 der Höchstzahlen-Verordnung GüKG vom 9. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2452), die zuletzt durch Artikel 7 Abs. 4 des Gesetzes vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) geändert worden ist, werden die Wörter „der Deutschen Bundesbahn“ durch die Wörter „dem Bundeseisenbahnvermögen“ ersetzt.

(120) unverändert

(121) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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,

(122) Das Verkehrssicherstellungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 1968 (BGBl. I S. 1082), zuletzt geändert gemäß Artikel 65 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278), wird wie folgt geändert:

1. unverändert

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

„§ 10 a

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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,“

§ 10b

Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur

(1) unverändert

(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 3 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 3. Einzelheiten sind in einer Vereinbarung zwischen der Eisenbahn und dem Bund zu regeln.

(4) unverändert

3. unverändert

4. § 19 wird wie folgt geändert:

a) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

- 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.
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter „der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“ durch die Wörter „dem Bundesamt für Güterverkehr“ ersetzt.
- bb) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:
„Der Bundesminister für Verkehr kann die Wahrnehmung von Aufgaben nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a dem Eisenbahn-Bundesamt übertragen.“
- c) unverändert
5. unverändert
- (123) unverändert
- (124) unverändert

Entwurf

(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:

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(125) unverändert

(126) § 8a Abs. 2 des Bundesbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch **Artikel 3 des Gesetzes vom 13. August 1993** (BGBl. I S. 1489) 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) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

- b) Absatz 1 Nr. 2 a 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.

(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. unverändert

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

2. unverändert

3. unverändert

4. unverändert

5. unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 16. Ausschusses
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.	6. unverändert
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.	7. In § 35 Abs. 3 Nr. 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt. a) entfällt b) entfällt
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.	8. § 36 Abs. 4 wird wie folgt geändert: a) unverändert b) Satz 2 wird wie folgt gefaßt: „Hiervon darf nur mit Zustimmung der in § 3 Abs. 1 Nr. 2 genannten Behörden abgewichen werden.“
9. In § 48 Abs. 5 wird das Wort „Eisenbahnverwaltungen“ durch das Wort „Eisenbahnen“ ersetzt.	9. unverändert
10. In § 54 Abs. 2 wird das Wort „Eisenbahnverwaltungen“ durch das Wort „Eisenbahnen“ ersetzt.	10. unverändert
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.	11. unverändert
(129) Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Februar 1972 (BGBl. I S. 269), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. November 1983 (BGBl. I S. 1382), wird wie folgt geändert:	(129) Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Februar 1972 (BGBl. I S. 269), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. November 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.“	1. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

- 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.“
2. In § 35 Abs. 3 Nr. 1 werden die Wörter „die Deutsche Bundesbahn“ durch die Wörter „Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.
- a) entfällt
- b) entfällt
3. unverändert
4. unverändert
- (130) Die Eisenbahn-Verkehrsordnung in der im Bundesgesetzblatt III, Gliederungsnummer 934-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489), wird wie folgt geändert:
1. unverändert
2. unverändert
3. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Nr. 1 wird gestrichen; die bisherigen Nummern 2 und 3 werden Nummern 1 und 2.
- b) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:
- „Sonderabmachungen bedürfen der Schriftform.“
4. unverändert
5. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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.

siehe Artikel 4

6. unverändert

(131) unverändert

(132) Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom ... (BGBl. I S. ...) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „des Bundes“ durch die Wörter „der Eisenbahnen des Bundes“ ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „§ 36 des Bundesbahngesetzes“ durch die Wörter „§ 17 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ ersetzt.

2. In § 2 Abs. 1 werden die Wörter „der zur Verfügung stehenden Mittel“ durch die Angabe „der §§ 8 bis 11“ ersetzt.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Schienenverkehrsstrecken“ die Wörter „des Fern- und Nahverkehrs“ sowie nach dem Wort „Wasserstraße“ die Wörter „sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen“ eingefügt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören.“

b) In Absatz 2 Satz 2 werden nach den Wörtern „kombinierten Verkehr“ die Wörter „Belange des Umweltschutzes und Zielsetzungen der Raumplanung“ eingefügt.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

4. § 4 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 werden die Wörter „Nach Ablauf“ durch die Wörter „Spätestens nach Ablauf“ und die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt.
 - b) In Satz 2 wird das Wort „erfolgt“ durch die Wörter „und Aufstellung erfolgen“ ersetzt.
5. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
 - b) Im neuen Absatz 1 werden in Satz 1 die Wörter „der Bundesminister“ durch die Wörter „das Bundesministerium“ ersetzt und Satz 2 gestrichen.
 - c) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:
- „(2) Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem ersten Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Verkehr einen Dreijahresplan auf. Spätestens nach Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .) legt das Bundesministerium für Verkehr einen neuen Bedarfsplan vor.“
6. In § 7 werden die Wörter „Der Bundesminister“ durch die Wörter „Das Bundesministerium“ ersetzt.
7. Nach § 7 werden folgende §§ 8 bis 11 eingefügt:

„§ 8

Investitionen

(1) Der Bund finanziert Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Dabei wirkt der Bund darauf hin, daß der Ausbaustand der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen dem Ausbaustand der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den übrigen Ländern angeglichen wird.

(1a) Von den Mitteln sind 20 vom Hundert für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft stimmt diese Maßnahme mit dem jeweiligen Bundesland ab.

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

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(3) Die Eisenbahnen des Bundes tragen Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege.

(4) 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 § 17 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .) sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahnen).

(5) Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend für ortsfeste Betriebsleitssysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden.

§ 9

Finanzierung und Baudurchführung

Die Durchführung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen des Bundes, deren Schienenwege gebaut oder ausgebaut werden sollen, und denjenigen Gebietskörperschaften oder Dritten, die den Bau oder Ausbau ganz oder teilweise finanzieren. Die Vereinbarung ist, auf Antrag eines der Beteiligten unter Hinzuziehung eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, frühestens nach sieben Jahren daraufhin zu überprüfen, ob und in welchem Ausmaß sich das unternehmerische Interesse der Eisenbahnen des Bundes an den Investitionen verändert hat. Die Kosten trägt der Antragsteller. Haben sich die Verhältnisse, die für den Inhalt der Vereinbarung maßgebend gewesen sind, seit Abschluß des Vertrages 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.

§ 10

Mitfinanzierung durch die Eisenbahn

(1) 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 Zahlungen an den Bund mindestens in Höhe der jährlichen Abschreibungen auf den vom Bund nach § 8 Abs. 1 finanzierten Schienenweg. Liegt diese Baumaßnahme nicht oder nur zum Teil im unternehmerischen Interesse, kann in der nach § 9 Satz 1 zu schließenden Vereinbarung auch festgelegt werden, daß sich die Zahlungen an den Bund in Höhe der Abschreibungen nur auf einen Teilbetrag der Investitionssumme beziehen, oder der Bund einen

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Baukostenzuschuß in entsprechender Höhe gewährt.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend für Vereinbarungen zwischen anderen Gebietskörperschaften oder Dritten und den Eisenbahnen des Bundes.

§ 11

Ersatzinvestitionen

(1) Ersatzinvestitionen werden nicht in den Bedarfsplan aufgenommen.

(2) Für die Finanzierung und Baudurchführung der Ersatzinvestitionen gelten die §§ 9 und 10 entsprechend.“

8. Der bisherige § 8 wird § 12.

**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 Unfallversicherung 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.

**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 Unfallversicherung wahrgenommen wurden, gehen auf die Eisenbahn-Unfallkasse über. **Das Bundesministerium** für Verkehr regelt das Nähere durch Rechtsverordnung; **darin kann auch durch Rechtsverordnung angeordnet werden, inwieweit Entschädigungsansprüche, die vor dem Übergang auf die Eisenbahn-Unfallkasse entstanden sind, vom Bundeseisenbahnvermögen zu erfüllen sind.**

(2) unverändert

(3) unverändert

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

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

§ 2

§ 2

Güterkraftverkehr der Deutschen Bundesbahn**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.

§ 10 Abs. 3 und 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I S. 256), **das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) geändert worden ist**, 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.

§ 3

Berufsausbildungsverhältnisse

Für die bei Eintragung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister beim Bundeseseisenbahnvermögen bestehenden Auszubildungsverhältnisse nach der Eisenbahner-Erprobungsverordnung vom 14. August 1991 (BGBl. I S. 1826), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 89 des Gesetzes vom . . . (BGBl. I S. . . .), die nach Artikel 2 § 15 Abs. 2 Satz 1 dieses Gesetzes auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft übergehen, wird abweichend von § 75 Berufsbildungsgesetz die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft als zuständige Stelle im Sinne des Berufsbildungsgesetzes bestimmt.

§ 4

Jahresabschlüsse der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn für das Geschäftsjahr 1993

Mit der Prüfung der Jahresabschlüsse der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn für das Geschäftsjahr 1993 beauftragt das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen Wirtschaftsprüfer oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Die Entlastung erfolgt durch das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen.

Artikel 8**Artikel 8****Außerkräftreten bisherigen Rechts****Außerkräftreten bisherigen Rechts**

§ 1

§ 1

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes treten außer Kraft:

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes treten außer Kraft:

1. Das Allgemeine Eisenbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geän-

1. Das Allgemeine Eisenbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geän-

Entwurf

dert 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, 8 a, 8 b, 9, 9 a, 19 a und § 23 des Bundesbahngesetzes fort mit der Maßgabe, daß an die Stelle der Deutschen Bundesbahn das Bundeseisenbahnvermögen tritt. Artikel 2 § 18 bleibt unberührt.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

dert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489), soweit sich aus § 2 nichts anderes ergibt.

2. Das Bundesbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 126 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...), soweit sich aus § 3 nichts anderes ergibt.
3. unverändert

§ 2

Die §§ 6 a, 6 c, 6 e Abs. 1, §§ 6 f und 6 g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gelten fort.

§ 3

Bis zur Eintragung der gemäß § 1 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes gegründeten Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in das Handelsregister gelten die §§ 8, 8 a, 8 b, 9, 9 a und 19 a des Bundesbahngesetzes fort mit der Maßgabe, daß an die Stelle der Deutschen Bundesbahn das Bundeseisenbahnvermögen tritt. § 18 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes bleibt unberührt. § 23 des Bundesbahngesetzes gilt bis zur Ausgliederung nach § 2 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes fort mit der Maßgabe, daß an die Stelle des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn das Bundeseisenbahnvermögen tritt. Die Befristung der Fortgeltung des § 23 des Bundesbahngesetzes gilt nicht für die Beamten, die Dritten gemäß § 16 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zur Dienstleistung überlassen sind.

§ 4

(1) Die Mitglieder der gesetzgebenden Körperschaften des Bundes und der Länder sowie die Mitglieder des Europäischen Parlaments aus der Bundesrepublik Deutschland haben das Recht der freien Benutzung der Verkehrsmittel der Eisenbahnen des Bundes in beliebiger Beförderungsklasse. Die Fahrberechtigung gilt jeweils für das Gebiet, auf das sich die Zuständigkeit der gesetzgebenden Körperschaften erstreckt, für die Mitglieder des Europäischen Parlaments für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Sie endet eine Woche nach Erlöschen der Mitgliedschaft. Die Leistungen der Eisenbahnen des Bundes sind von den genannten Gebietskörperschaften, für die Mitglieder des Europäischen Parlaments vom Bund abzugelten.

(2) Absatz 1 gilt für die Mitglieder des Bundesverfassungsgerichts entsprechend.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Artikel 8a**Gesetz zur Verbesserung der personellen Struktur beim Bundeseisenbahnvermögen und in den Unternehmen der Deutschen Bundespost****§ 1****Anwendungsbereich**

Die folgenden Bestimmungen gelten für

1. Beamte des Bundeseisenbahnvermögens, die von Umstrukturierungsmaßnahmen bei der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft betroffen sind,
2. Beamte der Deutschen Bundespost, die von Umstrukturierungsmaßnahmen der Deutschen Bundespost betroffen sind

und deshalb anderweitig verwendet werden sollen.

§ 2**Förderung der anderweitigen Verwendung**

(1) Für jeden in § 1 Nr. 1 bezeichneten Beamten, der vor dem 1. Januar 1999 in einen anderen Geschäftsbereich oder in den Bereich eines anderen Dienstherrn versetzt wird, zahlt das Bundeseisenbahnvermögen an die aufnehmende Verwaltung oder den aufnehmenden Dienstherrn monatlich im voraus einen Betrag in Höhe der Hälfte der monatlichen Bezüge des Amtes, welches dem Beamten übertragen war. Die Zahlungsverpflichtung besteht bis zur Zurruhesetzung des betroffenen Beamten, höchstens jedoch fünf Jahre.

(2) Nach dem Eintritt des Beamten in den Ruhestand werden die Versorgungslasten zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen und der aufnehmenden Verwaltung geteilt. § 107 b Abs. 2 bis 5 des Beamtenversorgungsgesetzes finden sinngemäße Anwendung.

(3) Die Absätze 1 und 2 finden auf die in § 1 Nr. 2 bezeichneten Beamten bei anderweittiger Verwendung außerhalb der Deutschen Bundespost entsprechende Anwendung. Die Verpflichtungen treffen das Unternehmen der Deutschen Bundespost, dem der Beamte zuvor angehört hat. Sie treffen nach Maßgabe des § 11 Abs. 2 des Postverfassungsgesetzes das Unternehmen Deutsche Bundespost POSTDIENST, wenn der Beamte zuvor der Dienststelle für Sozialangelegenheiten des Direktoriums oder dessen nachgeordneten Bereich angehört hat.

§ 3**Vorzeitige Versetzung in den Ruhestand**

(1) Ein in § 1 bezeichneter Beamter kann bis zum 31. Dezember 1998 auf Antrag in den Ruhestand versetzt werden, wenn er

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

1. als Beamter des einfachen oder des mittleren Dienstes das 55. Lebensjahr oder als Beamter des gehobenen Dienstes das 60. Lebensjahr vollendet hat

und

2. eine anderweitige Verwendung des Beamten in der eigenen oder in anderen Verwaltungen nicht möglich oder nach allgemeinen beamtenrechtlichen Grundsätzen nicht zumutbar ist.

(2) § 42 Abs. 4 Satz 2 des Bundesbeamtengesetzes gilt entsprechend.

(3) § 5 Abs. 3 des Beamtenversorgungsgesetzes findet keine Anwendung.

(4) § 4 Abs. 1 Satz 1 des Bundesbesoldungsgesetzes gilt entsprechend.

**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 9
unverändert**

**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).

**Artikel 10
Inkrafttreten**

(1) Mit Ausnahme des Artikels 4, 5 § 5 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 4 Satz 2 und § 13 Abs. 1 Satz 2, soweit diese Bestimmungen den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes betreffen, sowie des Artikels 6 Abs. 112 a Nr. 1, soweit in dieser Bestimmung § 8 Abs. 4 Satz 3 bis 5 des Personenbeförderungsgesetzes neu gefaßt wird, Nr. 4 Buchstabe d, Nr. 5 und 7, tritt dieses Gesetz am 1. Januar 1994 in Kraft.

(2) Artikel 4, 5 § 5 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 4 Satz 2 und § 13 Abs. 1 Satz 2, soweit diese Bestimmungen den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes betreffen, sowie Artikel 6 Abs. 112 a Nr. 1, soweit in dieser Bestimmung § 8 Abs. 4 Satz 3 bis 5 des Personenbeförderungsgesetzes neu gefaßt wird, Nr. 4 Buchstabe d, Nr. 5 und 7 treten am 1. Januar 1995 in Kraft.

entfällt

Bericht der Abgeordneten Dr. Dionys Jobst, Klaus Daubertshäuser und Roland Kohn

I. Verlauf der Ausschußberatungen

1. Die in Text und Begründung identischen Gesetzentwürfe wurden in der 150. Sitzung des Deutschen Bundestages am 26. März 1993 (Drucksache 12/4609 neu) bzw. in der 161. Sitzung des Deutschen Bundestages am 27. Mai 1993 (Drucksache 12/5014) zur Federführung an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den Innenausschuß, den Rechtsausschuß, den Finanzausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und an den Haushaltsausschuß (und gemäß § 96 GO-BT) überwiesen.

Wegen Änderungen im Abgeordnetengesetz wurden vom federführenden Ausschuß für Verkehr weiterhin der Ausschuß für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung und die Kommission des Ältestenrates für die Rechtsstellung der Abgeordneten beteiligt.

2. Parallel zum Eisenbahnneuordnungsgesetz ist federführend vom Rechtsausschuß der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Drucksache 12/4610 bzw. 12/5015) beraten worden, der insoweit die verfassungsrechtliche Grundlage für die Neuordnung des Eisenbahnwesens schafft. Hierzu legt der Rechtsausschuß eine eigene Beschlussempfehlung und Bericht vor.
3. Der federführende Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf in seinen Sitzungen am 24. Juni, am 29. September, am 21. Oktober, am 27. Oktober, am 10. November, am 24. November und am 26. November 1993 behandelt. Der Inhalt der Stellungnahme des Bundesrates und der Gegenäußerung der Bundesregierung in Drucksache 12/5014 ist — insbesondere in gemeinsamen Änderungsanträgen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. sowie durch Beiträge der Berichterstatter — in die Beratung einbezogen worden.

Darüber hinaus hat der Ausschuß bei seiner Beratung eine große Zahl von Stellungnahmen und Eingaben von Verbänden und Bürgern zu den Gesetzentwürfen berücksichtigt. Die parlamentarische Behandlung der Gesetzentwürfe wurde von Verhandlungen zwischen Bundesregierung und den Ländern begleitet. Wiederholt hat der Ausschuß für Verkehr den Wunsch zum Ausdruck gebracht, die Bundesregierung möge zu einer Einigung mit den Bundesländern kommen.

Von den ursprünglich benannten Berichterstattern haben der Abgeordnete Dr. Klaus-Dieter Feige am 26. Oktober 1993 und die Abgeordnete Dr. Dagmar

Enkelmann am 30. November 1993 ihre Tätigkeit als Berichterstatter beendet.

4. Die mitberatenden Ausschüsse haben zu den Gesetzentwürfen folgende Stellungnahmen abgegeben:

- a) Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 21. Oktober 1993 mitgeteilt, daß er die Gesetzentwürfe zur Kenntnis genommen hat.

- b) Der Ausschuß für Wirtschaft hat am 27. Oktober 1993, der Finanzausschuß hat am 10. November 1993 und der Haushaltsausschuß hat am 10. November 1993 empfohlen, dem Gesetzentwurf zuzustimmen.

- c) Der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung hat am 27. Oktober 1993 — soweit die Zuständigkeit des Ausschusses betroffen ist — empfohlen, den Gesetzentwürfen zuzustimmen. Darüber hinaus hat der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung folgende Änderungen empfohlen:

1. In Artikel 1 ist in § 15 Abs. 4 die Angabe „Absatz 2 Satz 4“ durch die Angabe „Absatz 1 Satz 4“ zu ersetzen.
2. In Artikel 2 wird nach § 15 folgender neuer § 15 a eingefügt:

„§ 15 a

Übergangsmandat der örtlichen Personalräte und Schwerbehindertenvertretungen

(1) Die örtlichen Personalräte in den Dienststellen, die als Betriebe oder Betriebsteile auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft übergehen, bleiben übergangsweise bestehen. Sie gelten ab dem Zeitpunkt des Übergangs als Betriebsräte und haben die Rechte und Pflichten nach dem Betriebsverfassungsgesetz; § 17 Abs. 2 bleibt unberührt. Das Übergangsmandat endet, sobald in den Betrieben oder Betriebsteilen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ein Betriebsrat gewählt und das Wahlergebnis bekanntgegeben ist, spätestens drei Monate nach dem Zeitpunkt des Übergangs.

(2) Werden Dienststellen im Zusammenhang mit dem Übergang auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft gespalten oder mit anderen Dienststellen oder Teilen von Dienststellen zusammengefaßt, so kann durch Tarifvertrag bestimmt werden, welcher örtlicher Personalrat dieser Dienststellen die in Absatz 1 genannten Rechte und

Pflichten wahrnimmt. Kommt ein Tarifvertrag nicht zustande, so gilt § 20 Abs. 1 und 2 entsprechend.

(3) Absatz 1 Satz 1 und 3 sowie Absatz 2 gelten für die örtlichen Schwerbehindertenvertretungen entsprechend."

3. In Artikel 2 wird in § 19 Abs. 3 Nr. 6 der Punkt am Ende durch einen Bindestrich ersetzt und folgende Nummer 7 angefügt:

„7. Lokomotivführer und Zugbegleitpersonal.“

4. In Artikel 6 Abs. 90 Nr. 2 wird in Absatz 3 Satz 1 die Verweisung „§ 38 Abs. 2a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch“ ersetzt durch die Verweisung „§ 36 Abs. 2a des Vierten Buches Sozialgesetzbuch“.

5. Darüber hinaus hat der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung folgende EntschlieÙung gefaßt:

„Sollten im Zuge der Bahnreform Personalabbaumaßnahmen notwendig werden, ist einer Weiterbeschäftigung des Personals in anderen öffentlichen Bereichen oder bei sozialen Organisationen gegenüber Vorrangestandsregelungen strikter Vorrang einzuräumen.“

- d) Der Innenausschuß hat am 10. November 1993 empfohlen, den Gesetzentwürfen zuzustimmen. Weiterhin hat der Innenausschuß folgende Änderungen empfohlen:

1. In Artikel 1 wird § 7 Abs. 4 wie folgt gefaßt:

„(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, für die Beamten, die im Zeitpunkt unmittelbar vor der Eintragung der DBAG 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

1. im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und dem Bundesminister der Finanzen nach Maßgabe des § 15 des Bundesbeamtengesetzes die Laufbahnen beim Bundeseisenbahnvermögen selbständig zu gestalten und Ausnahmeregelungen zu treffen,

2. im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern für die zugewiesenen Beamten 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.“

2. In Artikel 1 wird § 12 Abs. 1 wie folgt gefaßt:

„(1) Beim Bundeseisenbahnvermögen können die nach § 26 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes oder den Verordnungen zu § 26 Abs. 4 Nr. 1 und 2 des Bundesbesoldungsgesetzes zulässigen Obergrenzen für Beförderungsämter nach Maßgabe sachgerechter Bewertung überschritten werden, soweit dies zur Vermeidung von Verschlechterungen der Beförderungsverhältnisse infolge laufender Verringerung des Personalbestandes beim Bundeseisenbahnvermögen erforderlich ist. Überschreitungen sind in jeder Besoldungsgruppe im Rahmen sachgerechter Bewertung zulässig.“

3. In Artikel 2 wird in § 13 Abs. 2 folgender Satz angefügt:

„Ein Beamter des Bundeseisenbahnvermögens kann der DBAG auf Dauer zugewiesen werden, wenn er es beantragt und ein dienstliches Bedürfnis besteht.“

Dem jetzigen Artikel 8a (Gesetz zur Verbesserung der personellen Struktur beim Bundeseisenbahnvermögen) hat der Innenausschuß in einer erneuten Stellungnahme am 24. November 1993 zugestimmt und dabei festgestellt, daß er davon ausgeht, daß die in § 1 Abs. 1 Nr. 2 getroffene Regelung bei einer Privatisierung auch auf die Nachfolgeunternehmen der Post entsprechend angewendet wird.

- e) Der Rechtsausschuß hat am 24. November 1993 mitgeteilt, daß er keine verfassungsrechtlichen oder rechtsförmlichen Bedenken erhebe.

- f) Der Haushaltsausschuß hat am 10. November 1993 in seinem Bericht gemäß § 96 GO-BT (Drucksache 12/. . .) festgestellt, daß die Gesetzentwürfe mit der Haushaltslage des Bundes vereinbar sind.

5. Der Ausschuß für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung und die Kommission des Ältestenrates für die Rechtsstellung der Abgeordneten haben am 23. September 1993 gutachterlich Stellung genommen und empfohlen, Artikel 6 Abs. 1 und 3 ersatzlos zu streichen.

6. Der Ausschuß für Verkehr hat die Änderungsvorschläge der mitberatenden Ausschüsse in seinen Änderungsbeschlüssen berücksichtigt. Die EntschlieÙung des Ausschusses für Arbeit und Sozialordnung hat der Ausschuß zustimmend zur Kenntnis genommen.

II. Ziel und wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

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.

Zur Umsetzung der Strukturreform sind sechs neue Gesetze und 134 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 ausgegliedert 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.

Regionalisierungsgesetz

Mit diesem Gesetz werden gemeinsame Regelungen für alle Bereiche des ÖPNV getroffen. Konkretere Ausgestaltungen finden sich im allgemeinen Eisenbahngesetz sowie im Personenbeförderungsgesetz.

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.

Gesetz zur Verbesserung der personellen Struktur beim Bundeseisenbahnvermögen und in den Unternehmen der Deutschen Bundespost

Dieses Gesetz regelt den Abbau möglichen Personalüberhangs bei den Bahnen und der Post durch die Förderung der Aufnahmebereitschaft anderer Verwaltungen und durch den Vorruhestand.

Dieses Gesetz ist auf Verlangen des Innenausschusses und des Ausschusses für Verkehr in den ursprünglichen Gesetzentwurf eingefügt worden.

III. Ergebnis der Ausschußberatungen zum Gesetzentwurf insgesamt

- Der Ausschuß begrüßt einvernehmlich den Gesetzentwurf,
 - mit dem eine leistungsfähige Bahn geschaffen werden soll, die stärker als bisher am zukünftigen Verkehrswachstum beteiligt ist, und
 - die Belastung der öffentlichen Haushalte begrenzt werden soll.

Beide Zielsetzungen stehen für den Ausschuß gleichwertig nebeneinander.

Der Ausschuß geht davon aus, daß die Bahnen durch die Umstrukturierung in den Stand versetzt werden,

 - nachfragegerecht und kundenfreundlich zu agieren,
 - im Markt reaktionsschnell und flexibel zu sein,
 - die Leistungsbereitschaft und Qualifikation ihrer Mitarbeiter zu fördern,
 - über eine angemessene Kapitalausstattung zu verfügen und
 - den Einsatz der Produktionsmittel und Ergebnisverantwortung in einer Hand zu halten.
- Der Ausschuß für Verkehr hat die Gesetzentwürfe in ihrer geänderten Fassung und die Entschließungsanträge einstimmig bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS/Linke Liste beschlossen.

IV. Begründung zu den einzelnen Änderungsbeschlüssen des Ausschusses für Verkehr

Der Ausschuß hat die Änderungen des Gesetzentwurfs jeweils einstimmig bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS/Linke Liste empfohlen. Die Änderung zu Artikel 5 § 2 wurde davon abweichend bei Anwesenheit der Gruppe der PDS/Linke Liste und die (redaktionelle) Änderung zu Artikel 5 § 3 bei einer Enthaltung aus der Fraktion der SPD beschlossen.

Soweit die Vorschriften des Gesetzentwurfs unverändert übernommen wurden, wird auf deren Begründung in Drucksache 12/4609 (neu) verwiesen.

Die vom Ausschuß beschlossenen Änderungen sind nachfolgend begründet. Darüber hinaus hat der Ausschuß in seinen Änderungen die Bundesministerien in ihrer sächlichen Form bezeichnet und eine Reihe von weiteren redaktionellen Berichtigungen vorgenommen. Diese Änderungen sind in den Begründungen zu den einzelnen Änderungsbeschlüssen nicht berücksichtigt worden.

Änderungsbegründungen

Zu Artikel 1

Zu § 3 Abs. 2 Nr. 4

Im Zusammenhang mit § 17 Abs. 5 textliche Klarstellung, daß beim Bundeseisenbahnvermögen und bei der Bundesschuldenverwaltung unterschiedliche Tätigkeiten anfallen.

Zu § 7

Zu Absatz 2

Es ist abzusehen, daß nach Abschluß neuer Tarifverträge mit der neu zu gründenden Deutsche Bahn AG (DBAG) bei einem Teil der Tarifregelungen nicht mehr genügend Zeit für eine alsbaldige betriebliche Umsetzung sein wird. Für die Tarifvertragsparteien ergibt sich daher die Notwendigkeit, zum Teil differenzierte Termine für das Inkrafttreten der neuen Tarifregelungen zu vereinbaren, um den Betrieb reibungslos fortsetzen zu können.

Dies gilt speziell für die Einführung neuer tarifvertraglicher Arbeitszeitbestimmungen, die wegen des Übergangs vom Arbeitszeitrecht der Beamten (BBG und AZV) auf das für die Privatwirtschaft geltende Rahmenrecht der AZO im Bereich der Transportabwicklung zu einem grundlegenden Umbruch der Dienstplanstrukturen und zu einschneidenden Änderungen in der Betriebsplanung führen werden. Das Inkrafttre-

ten des Arbeitszeittarifvertrages muß deshalb z. B. mit dem Fahrplanwechsel koordiniert werden.

Zu Absatz 4

Die Mitwirkung anderer Ministerien bei Rechtsverordnungen des Bundesministeriums für Verkehr betreffend die Laufbahnen und die Arbeitszeit der zur DBAG beurlaubten oder ihr zugewiesenen Beamten ist entsprechend dem Referentenentwurf vom Dezember 1992 zu regeln. Danach ist davon abzusehen, das Bundesministerium der Finanzen beim Erlaß von Arbeitszeitvorschriften zu beteiligen, weil die Beteiligung des Bundesministeriums des Innern ausreicht und eine Zuständigkeit des Bundesministeriums der Finanzen für den Erlaß von Arbeitszeitvorschriften fehlt.

Zu § 8 Abs. 3 und 3a

Zum Zeitpunkt der Zusammenführung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zum Bundeseisenbahnvermögen werden die beiden Hauptverwaltungen von Bundesbahn und Reichsbahn sowie die derzeitigen zentralen Stellen zu einer Dienststelle des Bundeseisenbahnvermögens zusammengeführt. Mit Auflösung einer Dienststelle endet die Amtszeit der jeweiligen Personalvertretung, der Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie der Schwerbehindertenvertretung. Die Beschäftigten der bisherigen Hauptverwaltungen und der derzeitigen zentralen Stellen würden in der Übergangsphase bis zu den vorgesehenen Neuwahlen beim Bundeseisenbahnvermögen ohne örtliche Vertretung sein. Es bietet sich an, daß der übergangsweise gebildete gemeinsame Hauptpersonalrat sowie die gemeinsame Hauptjugend- und Auszubildendenvertretung die Aufgaben einer örtlichen Vertretung für die Beschäftigten der bisherigen Hauptverwaltungen und der zugeordneten zentralen Stellen wahrnehmen.

Zu § 9 Abs. 2 Satz 4

Es soll eine dem § 8 Abs. 3a — neu — entsprechende Übergangsregelung für die Schwerbehindertenvertretung geschaffen werden.

Zu § 12 Abs. 1

Die vorgesehene Festsetzung höherer Obergrenzen für Beförderungssämter durch Rechtsverordnung wäre zeitaufwendig und außerdem nicht flexibel genug, um Verschlechterungen der Beförderungsverhältnisse infolge laufender Verringerung des Personalbestandes zu vermeiden. Deshalb muß eine Überschreitung der Obergrenzen für Beförderungssämter nach Maßgabe sachgerechter Bewertung ermöglicht werden. Diese Überschreitungen finden ihren Niederschlag im jährlichen Stellenplan des Bundeseisenbahnvermögens, der als Teil des Wirtschaftsplans vom Bundesministerium der Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern zu genehmigen ist.

Zu § 15 Abs. 4

Durch die Änderung soll eine stärkere Verpflichtung des Bundeseisenbahnvermögens betont werden.

Zu § 16 Abs. 1 Satz 2

Die Schuldentilgung wird gesetzlich vorgeschrieben. Sie ist unabhängig davon, ob das Bundeseisenbahnvermögen Jahresüberschüsse erzielt.

Zu § 19 Abs. 2

Es besteht künftig kein Bedarf mehr für die Erteilung solcher Prüfungsaufträge durch BMV und BMF.

Zu § 20 Abs. 1

DBAG wird verpflichtet, wenn die Voraussetzungen des § 25 a gegeben sind, Nahverkehrsstrecken weiter zu übertragen.

Zu § 20 Abs. 4

Redaktionelle Berichtigung und Klarstellungen, insbesondere daß eventuell nach § 25 a zu übertragende Grundstücke keine Auswirkungen auf Höhe der Garantie haben und sich die Garantie nur auf reinen Grund und Boden im Sinne des Bilanzrechts, also ohne Gebäude, bezieht.

Zu § 21 Satz 2

Folgeänderung zu § 20 Abs. 5 (neu).

Zu § 23 Abs. 6

Durch die Ergänzung soll eine schnellere Abwicklung erreicht werden.

Zu § 24

Der Begriff „Begünstigter“ wird durch „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft“ ersetzt. Wenn der Erlaß eines Übergabebescheids vom Bundeseisenbahnvermögen abgelehnt worden ist (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2) oder wenn über einen Antrag ohne zureichenden Grund binnen drei Monaten noch nicht entschieden worden ist, liegt noch kein „Begünstigter“, sondern ein erst noch „zu Begünstigender“ vor. Da Begünstigter und zu Begünstigender nur die Deutsche Bahn

Aktiengesellschaft sein kann, wird der Text entsprechend geändert.

Zu § 25 a

Die Regelung soll einerseits die unternehmerische Unabhängigkeit der DBAG und andererseits mögliche öffentliche Interessen an einer weiteren Nutzung der Strecke für den Nahverkehr sichern.

Zu § 26 Abs. 2

Da auch nach § 20 Abs. 2 Übertragungsansprüche bestehen können, sofern die Bahnnotwendigkeit nachgewiesen ist, ist die Verweisung entsprechend zu ergänzen.

*Zu § 27**Zu Absatz 3*

Die Ergänzung der bisherigen Übergangsregelung sieht eine abzubauenen Weitergewährung der bisher gezahlten Stellenzulage über den Zeitpunkt der Eintragung der DBAG in das Handelsregister hinaus vor.

Zu Absatz 5

Die Ansprüche nach § 25 a sollen auch gegen die künftige Fahrweg AG gerichtet werden können.

*Zu § 29**Zu Absatz 1*

Es soll eine vorzeitige Festlegung der Rechtsform der Übertragung vermieden werden.

Zu Absatz 2

Bei Auflösung einer Dienststelle verliert die dort gebildete Personalvertretung ihre Rechtsstellung. Sie bleibt nur insoweit funktionsfähig, als mit dem Wegfall der Dienststelle verbundene, noch fortbestehende Aufgaben abzuwickeln sind. Demzufolge fallen auch, wenn das Bundeseisenbahnvermögen gemäß § 29 aufgelöst wird, die für die der DBAG zugewiesenen Beamten dort gebildeten besonderen Personalvertretungen grundsätzlich fort. Auch wenn die Auflösung des Bundeseisenbahnvermögens frühestens in zehn Jahren möglich ist, soll der Fortbestand der besonderen Personalvertretungen bereits jetzt gesetzlich festgeschrieben werden.

Zu Artikel 2**Zu § 1****Zu Absatz 1 Satz 2**

Liegenschaften sind nur wegen des gesetzlichen Übergangs in Absatz 1 Satz 1 ausgenommen worden. Bei der Bewertung sind sie einzubeziehen.

Zu Absatz 2

Das Logo „DB“ ist nicht Bestandteil der Firmenbezeichnung. Es ist neben der Firmenbezeichnung „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft“ zu verwenden.

Zu § 2**Zu Absatz 1**

Die Änderung soll in Verbindung mit § 25 flexibleres Vorgehen ermöglichen; es wird außerdem dem Anliegen der Länder entsprochen, eine längere Übergangszeit bis zur Ausgliederung vorzusehen.

Zu Absatz 2

Eingehen auf die Forderung der Länder, diesen Organisationsschritt dem Gesetzgeber vorzubehalten und das Zustimmungserfordernis des Bundesrates vorzusehen.

Zu Absatz 3

Eingehen auf die Forderung der Länder, daß Bund Mehrheitseigentum an Fahrweg AG nur auf Grund eines Gesetzes mit Zustimmung Bundesrat veräußern kann. Folge des Artikels 87 e Abs. 3 Grundgesetz.

Zu § 10**Zu Absatz 1 a**

Zur Vereinbarung soll als Stichtag für die Eröffnungsbilanz auch der Ausgliederungszeitpunkt genommen werden können.

Zu Absatz 2

Klarstellung des Gewollten.

Zu Absatz 3 Satz 1

Klarstellung, daß sich die Garantie nur auf reinen Grund und Boden im Sinne des Bilanzrechts, also ohne Gebäude, bezieht.

Zu Absatz 3 Satz 2

Die Berichtigungsmöglichkeit ist zu befristen; die Frist entspricht der Garantieverpflichtung in Artikel 1 § 20 Abs. 4 ENeuOG.

Die Verweisung auf § 272 HGB ermöglicht, den Berichtigungsgewinn in die Kapitalrücklage einzustellen.

Zu § 11 Abs. 1

Hiermit wird sichergestellt, daß es bei der steuerlichen Eröffnungsbilanz der DBAG zu keinen generellen Abweichungen hinsichtlich des Ansatzes und der Bewertung von der Handelsbilanz kommt.

Zu § 12

Auf die Gebührenbefreiung soll verzichtet werden. Damit wird die DBAG anderen Unternehmen gleichgestellt.

Zu § 13**Zu Absatz 2**

Durch die Regelung soll ermöglicht werden, Beamte des Bundeseisenbahnvermögens der DBAG auch nach dem Stichtag ihrer Ausgliederung auf Dauer zuzuweisen. Die Regelung ist insbesondere erforderlich, um Beamte, deren Dienstposten beim Eisenbahnvermögen wegfällt, bei der DBAG einsetzen zu können, wenn sie dort benötigt werden. Außerdem soll ein Wechsel vom Bundeseisenbahnvermögen zur DBAG in den Fällen möglich gemacht werden, in denen sich nach Ausgliederung der Gesellschaft Fehlbesetzungen herausstellen.

Zu Absatz 7 a

Arbeiter und Angestellte der zukünftigen DBAG erbringen zusammen mit den zugewiesenen Beamten ihre Arbeitsleistung bei der DBAG. Arbeiter und Angestellte erhalten ihren Arbeitslohn direkt von der DBAG und erfüllen somit für die von der DBAG gewährten Freifahrtsberechtigungen die Voraussetzungen für die Anwendung des § 8 Abs. 3 EStG (Rabattfreibetrag von 2 400 DM). Zugewiesene Beamte kämen nicht in den Genuß des Rabattfreibetrages, weil aus beamtenrechtlichen Gründen das Bundeseisenbahnvermögen Arbeitgeber bleibt. Die gesetzliche Regelung gewährleistet, daß die zugewiesenen Beamten den Rabattfreibetrag behalten und mit den direkt bei der DBAG beschäftigten Angestellten und Arbeitern gleichgestellt bleiben.

Auch Pensionäre der Deutschen Bundesbahn sollen in den Genuß des Rabattfreibetrages kommen.

Zu § 15

Zu den Absätzen 3 und 5

Es ist abzusehen, daß nach Abschluß neuer Tarifverträge mit der neu zu gründenden Deutsche Bahn AG (DBAG) bei einem Teil der Tarifregelungen nicht mehr genügend Zeit für eine alsbaldige betriebliche Umsetzung sein wird. Für die Tarifvertragsparteien ergibt sich daher die Notwendigkeit, zum Teil differenzierte Termine für das Inkrafttreten der neuen Tarifregelungen zu vereinbaren, um den Betrieb reibungslos fortsetzen zu können.

Dies gilt speziell für die Einführung neuer tarifvertraglicher Arbeitszeitbestimmungen, die wegen des Übergangs vom Arbeitszeitrecht der Beamten (BBG und AZV) auf das für die Privatwirtschaft geltende Rahmenrecht der AZO im Bereich der Transportabwicklung zu einem grundlegenden Umbruch der Dienstplanstrukturen und sogar zu einschneidenden Änderungen in der Betriebsplanung führen werden. Das Inkrafttreten des Arbeitszeittarifvertrages muß deshalb z. B. mit dem Fahrplanwechsel koordiniert werden.

Zu Absatz 6

Die Regelung bezweckt, daß auch Rentner in den Genuß des Rabattfreibetrages kommen.

Zu § 15 a

Mit der Ausgliederung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft aus dem Bundeseisenbahnvermögen werden Dienststellen und Dienststellenteile des Bundeseisenbahnvermögens aus dem unternehmerischen Bereich als Betriebe und Betriebsteile auf die DBAG übergehen. Mit dem Übergang dieser Dienststellen und -teile auf die privatrechtliche DBAG endet an sich die Amtszeit der bis dahin zuständigen Personalvertretungen. Für die durch den Übergang auf die DBAG betroffenen Beschäftigten entstünde ein „arbeitnehmervertretungsfreier Zeitraum“. Dies soll durch die Übergangsregelung verhindert werden.

Zu § 16

Zu der Begründung des Gesetzentwurfs zu Artikel 2 § 16 auf Drucksache 12/4609 (neu) (S. 84f.) hat der Ausschuß wie folgt Stellung genommen:

Die Vorbemerkungen zur Begründung erhalten folgende Fassung:

„Im Bereich des Konzerns Deutsche Bundesbahn bestehen zahlreiche Dienstleistungsüberlassungsverträge (DÜV) zwischen DB und ausgegliederten Tochterunternehmen. Hierbei handelt es sich insbesondere um die

— Vereinigte Bundesverkehrsbetriebe GmbH Köln (VBG) und deren fünf Tochterunternehmen,

— Bahnreinigungs-Realisierungs-GmbH (BRG) und
— DB Gleisbau GmbH (DBG).“

Die Begründungen zu den einzelnen Absätzen 1 bis 4 bleiben unverändert.

Zu § 17

Zu Absatz 1 Satz 2

Mit der Entscheidung des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) über den Zuständigkeitsbereich einer besonderen Personalvertretung für die (in Betrieben der DBAG tätigen) zugewiesenen Beamten wird Einfluß auf die Zuständigkeit und auf den Aufgabenumfang der zu bildenden besonderen Personalvertretungen genommen. Die vom BEV zu treffende Festlegung soll daher unter Beteiligung der besonderen Personalvertretung erfolgen. Bis zur Bildung der besonderen Personalvertretungen wirkt übergangsweise der gemeinsame Hauptpersonalrat mit (vgl. § 17 Abs. 9 — neu).

Zu Absatz 9

Übergangsregelung zur Vermeidung einer personalvertretungsrechtlich beteiligungsfreien Zeit bezüglich der der DBAG zugewiesenen Beamten.

Zu § 19 Abs. 3 Nr. 7

Diese Berufsgruppen werden nicht von den Nummern 1 bis 6 erfaßt. Es bedarf einer ausdrücklichen Erwähnung in der Aufzählung, da eine Zuordnung zur Angestelltengruppe nach der Auslegungsregel des § 19 Abs. 4 nicht möglich ist. Soweit Angehörige dieser Berufsgruppen im Arbeitnehmerverhältnis sind, werden sie zur Zeit grundsätzlich tarifrechtlich nach dem Tarifvertrag für Angestellte behandelt.

Zu § 21

Zu Absatz 1 Satz 2

Es soll sichergestellt werden, daß die DBAG nicht unter Hinweis auf ihren Tarifvertrag dem Bundeseisenbahnvermögen weniger als die Dienstbezüge des Beamten erstattet, gleichzeitig aber nicht anzurechnende Zusatzzahlungen an den Beamten leistet.

Zu Absatz 1 Satz 4

Es ist abzusehen, daß nach Abschluß neuer Tarifverträge mit der neu zu gründenden Deutsche Bahn AG (DBAG) bei einem Teil der Tarifregelungen nicht mehr genügend Zeit für eine alsbaldige betriebliche

Umsetzung sein wird. Für die Tarifvertragsparteien ergibt sich daher die Notwendigkeit, zum Teil differenzierte Termine für das Inkrafttreten der neuen Tarifregelungen zu vereinbaren, um den Betrieb reibungslos fortsetzen zu können.

Dies gilt speziell für die Einführung neuer tarifvertraglicher Arbeitszeitbestimmungen, die wegen des Übergangs vom Arbeitszeitrecht der Beamten (BBG und AZV) auf das für die Privatwirtschaft geltende Rahmenrecht der AZO im Bereich der Transportabwicklung zu einem grundlegenden Umbruch der Dienstplanstrukturen und sogar zu einschneidenden Änderungen in der Betriebsplanung führen werden. Das Inkrafttreten des Arbeitszeittarifvertrages muß deshalb z. B. mit dem Fahrplanwechsel koordiniert werden.

Hinsichtlich der Personalkostenabrechnung zwischen BEV und DBAG (vgl. Artikel 2 § 21 Abs. 1) ist das Abstellen auf das Inkrafttreten des neuen Tarifvertrages bei der DBAG eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Absatz 1 a

Sonderzuschläge, die Beamten auf Grund der Sonderzuschlagsverordnung gewährt werden, sollen in die Personalkostenerstattung einbezogen werden, wenn der Sonderzuschlag erstmals nach Geschäftsaufnahme der DBAG zu zahlen ist. In diesem Fall ist er durch die DBAG veranlaßt.

Zu Absatz 3

Die Änderung dient der Klarstellung, daß sich die Pflicht der DBAG zur Zahlung von Personalkosten auf diejenigen Arbeitnehmer bezieht, deren Versicherung auf zusätzliche Alters- und Hinterbliebenenversorgung in der Bahnversicherungsanstalt Abt. B nach § 15 Abs. 2 vom Bundeseisenbahnvermögen als Beteiligten fortgeführt wird.

Zu Absatz 4 Nr. 1

Die durch Produktivitätsrückstände der Deutschen Reichsbahn gegenüber der Deutschen Bundesbahn bedingten Lasten (Altlasten) werden der DBAG für neun Jahre ab Geschäftsaufnahme abgenommen. Diese zeitliche Begrenzung soll in § 21 Abs. 4 Nr. 1 ausdrücklich aufgenommen werden.

Zu Absatz 4 Nr. 2

Die Änderung dient der Klarstellung. Kostenerstattungen durch das Bundeseisenbahnvermögen sollen nur bei Rationalisierungsmaßnahmen im engeren Sinn erfolgen.

Zu Absatz 5 Satz 2

Beamte, für die bei der DBAG keine Verwendung mehr besteht, und für die von der DBAG daher auch keine Als-Ob-Kostenerstattung mehr erfolgt, sollen auch nicht mehr der DBAG zugewiesen bleiben, sondern anderweitig in der öffentlichen Verwaltung Verwendung finden.

Zu Absatz 7

Es ist keine gesetzliche Regelung erforderlich.

Zu Absatz 9 Satz 2

Redaktionelle Berichtigung; es soll klargestellt werden, daß es sich um einen Schiedsgutachter und deshalb um eine andere natürliche oder juristische Person als den Abschlußprüfer nach Satz 1 handeln muß.

Zu § 22

Zu Absatz 1

Klarstellung, daß es sich um Zuwendungen handelt.

Zu Absatz 1 Nr. 2 Satz 2

Hiermit soll der Nahverkehrsanteil festgeschrieben werden.

Zu den Absätzen 2, 3 und 4

Klarstellung des Gewollten.

Zu Absatz 3 Satz 2

Die Investitionsplanung soll so, wie in einer Vereinbarung festgelegt, abgestimmt werden.

Zu § 25 Satz 1 und 3

Damit wird dem Anliegen der Länder entsprochen, statt des Bereichs „Personenverkehr“ zwei Bereiche, nämlich „Personennahverkehr“ und „Personenfernverkehr“ vorzusehen. Gleichzeitig wird der DBAG die Möglichkeit eingeräumt, weitere Bereiche zu schaffen.

Zu § 27

Der Bundesrechnungshof (BRH) kann nur die bestimmungsmäßige und wirtschaftliche Verwaltung und Verwendung der Bundesmittel oder Zuwendungen durch DBAG prüfen. Ein Recht des BRH zur Prüfung

des Unternehmens selbst, d. h. der Wirtschaftsführung des Unternehmens, besteht nicht.

Zu §§ 28 ff.

Es sollen keine speziellen Regelungen, sondern die Regelungen des zur Zeit von der Bundesregierung erarbeiteten Umwandlungsgesetzes Anwendung finden.

Zu Artikel 3

Zu § 2

Zu Absatz 2

Eingehen auf die Forderung der Länder, wegen der strukturpolitischen Bedeutung bei der Bestimmung der Standorte angehört zu werden.

Zu Absatz 3

Die Sachmittelausstattung aus Mitteln des Bundes-eisenbahnvermögens wird auf sonstige Vermögensgegenstände ausgedehnt, weil auch die erforderlichen Amtsgebäude dem Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung zu stellen sind. Es wird klargestellt, daß hierfür kein Wertausgleich erfolgt.

Zu Absatz 3a

Die Mitarbeiter des künftigen Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), das nach Artikel 3 § 2 Abs. 1 i. V. m. Artikel 10 Abs. 1 zeitgleich mit dem Bundes-eisenbahnvermögen entsteht, gehen aus den Beamten und Arbeitnehmern der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn hervor. Entsprechende vorbereitende organisatorische Maßnahmen zur Abgrenzung der künftigen Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes haben Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn mit Billigung des Bundesministeriums für Verkehr bundesweit eingeleitet. Bis zum Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens werden die auszuschreibenden Dienstposten der „Zentrale“ des EBA in einem bei der Hauptverwaltung der DB (HVDB) einzurichtenden Bereich „EBA“ sowie die der Außenstellen des EBA in einer „Hauptabteilung EBA“ der bestehenden Bundesbahndirektionen/Reichsbahndirektionen eingerichtet. Bei Inkrafttreten des ENeuOG werden durch Organisationsakt des BMV der Bereich EBA der HVDB in die Zentrale des EBA ausgegliedert und die Hauptabteilungen EBA in die Außenstellen des EBA umgewandelt.

Die Zuweisung der ausgewählten Mitarbeiter zum Eisenbahn-Bundesamt wäre jeweils mittels einzelner Versetzungsverfügungen auszusprechen, was erheblichen zusätzlichen Arbeitsaufwand verursachen würde. Durch die Regelung soll außerdem vermieden werden, daß bereits getroffene Personalauswählent-

scheidungen nochmals durch aufwendige Einzelentscheidungen vollzogen werden müssen.

Die vorgeschlagene Formulierung hat ihr Vorbild in der Bestimmung des Artikels 7 § 1 des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) aus Anlaß der erfolgten Privatisierung der Organisation der deutschen Flugsicherung.

Zu § 3

Zu Absatz 2 Nr. 5

Damit werden die notwendigen Folgearbeiten mit-erfaßt.

Zu Absatz 2 Nr. 6

Folge der Schaffung eines neuen Absatzes 2 in § 4 AEG und damit einer neuen Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.

Zu Absatz 2 Nr. 7

Eine eindeutige Regelung hinsichtlich der Aufgabewahrnehmung im Bereich Unfalluntersuchung und Unfallursachenforschung bei den Eisenbahnen des Bundes enthält der Gesetzentwurf bisher nicht. Der Begriff „Eisenbahnaufsicht“ deckt diese Tätigkeit nicht voll ab. Da an der Unfalluntersuchung und Unfallursachenforschung ein aufsichtsbehördliches und staatliches Interesse besteht, soll dieser Komplex in den Aufgabenkatalog des Eisenbahn-Bundesamtes ausdrücklich aufgenommen werden.

Zu Absatz 3

Durch das Planungsvereinfachungsgesetz bedingte redaktionelle Änderung.

Zu Absatz 3a

Nach § 57 Abs. 1 Nr. 4 des Haushaltsgrundsätzegesetzes i. d. F. des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgrundsätzegesetzes haben „Unternehmen in privater Rechtsform, die auf dem Gebiet des Verkehrs tätig sind, soweit Stellen, die unter die Nummern 1 bis 3 fallen (= Gebietskörperschaften), auf sie einzeln oder gemeinsam einen beherrschenden Einfluß ausüben können“, die Verpflichtungen bei der Auftragsvergabe im Liefer-, Bau- und Dienstleistungsbereich zu beachten, die sich aus verschiedenen EG-Richtlinien ergeben. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBAG) und ihre Tochterunternehmen fallen unter diese Bestimmung, weil sie bis auf weiteres einem beherrschenden Einfluß der Bundesrepublik Deutschland unterliegen.

Das EG-Recht schreibt ferner vor, daß Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge dieser „öffentlichen Auf-

traggeber“ von einer Vergabeprüfstelle nachgeprüft werden können. Dementsprechend sieht der Entwurf einer Verordnung über das Nachprüfungsverfahren für öffentliche Aufträge (Nachprüfungsverordnung) vor, daß Vergabeprüfstellen eingerichtet werden. Nach § 1 Abs. 4 des Entwurfs einer Nachprüfungsverordnung ist in den Fällen des § 57a Abs. 1 Nr. 4 des Haushaltsgrundsätzegesetzes zuständige Vergabeprüfstelle die Stelle, die den beherrschenden Einfluß ausübt. Im Falle der DBAG ist die den beherrschenden Einfluß ausübende Stelle der Eigentümer Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr als fachlich zuständiges Ressort. Die Vergabeprüfstelle für die Vergabeentscheidungen der DBAG und ihrer Tochterunternehmen ist daher im Geschäftsbereich des BMV einzurichten. Es bietet sich an, das Eisenbahn-Bundesamt mit dieser Aufgabe zu betrauen, da es Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes ist (vgl. Artikel 3 § 3 Abs. 1 Nr. 1 ENeuOG).

Zu Absatz 5 Satz 2

Schaffung einer Übergangsregelung in Anlehnung an § 9 des Verwaltungskostengesetzes.

Zu § 4

Zu Satz 1

Die Länder können von einer Delegation der Aufsicht betroffen sein.

Zu Satz 2

Um die ordnungsgemäße Erledigung der einem beliebigen Unternehmer übertragenen staatlichen Aufgaben sicherzustellen, soll dieser der Rechtsaufsicht unterworfen werden.

Zu Artikel 4

Der Regelungsinhalt des bisherigen Artikels 4 ENeuOG (Schienenwegeausbaugesetz) wird in das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874) übernommen (s. Artikel 6 Abs. 132 ENeuOG), da dieses Gesetz zwischenzeitlich ergangen ist. Gegenstand dieses Artikels wird nunmehr das „Regionalisierungsgesetz“.

Zu § 1

Zu Absatz 1

Die Bestimmung enthält einen Programmsatz. Aus der Erkenntnis, daß der Individualverkehr derzeit die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung allein nicht mehr befriedigen kann, ergibt sich die Bedeutung des ÖPNV. Absatz 1 stellt daher klar, daß die Sicherstel-

lung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist.

Zu Absatz 2

Mit Wegfall der in Artikel 87 Abs. 1 GG enthaltenen Bundeszuständigkeit für die bundeseigenen Eisenbahnen geht die staatliche Aufgabenverantwortung für den SPNV nach Artikel 30 GG auf die Länder über. Absatz 2 dient insoweit der Klarstellung.

Zu § 2

Die Bestimmung enthält eine — bislang noch fehlende — allgemein gefaßte Begriffsbestimmung für den ÖPNV. Sie hat den Zweck, eine eindeutige Zuweisung der einzelnen Verkehrsleistungen zum Nah- oder zum Fernverkehr zu ermöglichen und so eine klare Zuordnung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung treffen zu können. Durch Verwendung der Begriffe „Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr“ knüpft sie an die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 an.

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 Verkehrsleistung abzustellen.

Die Zuordnung eines Verkehrsmittels zum Nah- oder zum Fernverkehr wird in den meisten Fällen schon auf Grund der Zweckbestimmung durch das Verkehrsunternehmen möglich sein. Für Zweifelsfälle sieht die Vorschrift vor, daß die Zugehörigkeit zum ÖPNV auf Grund der tatsächlichen Nutzung des Verkehrsmittels festgestellt wird. Nach allgemeiner Lebenserfahrung können Beförderungen mit einer gesamten Reisezeit von 50 Kilometern oder einer gesamten Reisezeit von einer Stunde noch zum Nahbereich gezählt werden. Die Vorschrift entspricht insoweit § 2 Abs. 5 AEG (E) und § 8 Abs. 1 PBefG (E).

Zu § 3

Die Bestimmung enthält einen Programmsatz, der sich an den Landesgesetzgeber richtet. Sie geht von der Erkenntnis aus, daß durch die Konzentration der dargestellten Zuständigkeit mehr Wirtschaftlichkeit im ÖPNV erreicht werden kann.

Zu § 4

Die Vorschrift stellt klar, daß für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen (öffentlicher Dienste) im ÖPNV die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 Anwendung findet; sie verweist hinsichtlich der Zuständigkeit auf die landesrechtlichen Bestimmungen.

Zu § 5

Absatz 1 konkretisiert den im Zusammenhang mit der Strukturreform der bundeseigenen Eisenbahnen Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) neu in das Grundgesetz eingefügten Artikel 106a, der die Finanzierung der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) von DB und DR im Grundsatz regelt. Die Länder erhalten nach Absatz 1 Beträge in Höhe von 8,22 Mrd. DM in den Jahren 1995 und 1996 und ab 1997 jährlich 12 Mrd. DM. Die Beträge sichern den Ländern die Finanzierung der erforderlichen Leistungen im SPNV der zukünftigen Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBAG). Mit diesen Beträgen können die Länder über die Finanzierung der jährlich erforderlichen Verkehrsleistungen im SPNV hinaus notwendige Verbesserungen im Nahverkehr vornehmen. Obwohl Ansatz und Bemessungsgrundlage für die Finanzleistungen des Bundes der als öffentliche Aufgabe auf die Länder übergehende SPNV von DB und DR ist, ist der Verwendungszweck für die Transfermittel des Bundes nicht auf den SPNV der zukünftigen DBAG beschränkt. Vielmehr wird den Ländern die Möglichkeit eröffnet, die Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr insgesamt einzusetzen. Dadurch können die Länder zukünftig die öffentliche Personennahverkehrsbedienun g neu organisieren und Verbesserungen herbeiführen, die die öffentliche Personennahverkehrsbedienun g wirtschaftlicher, leistungsfähiger und attraktiver machen.

Absatz 2 regelt eine jährliche Dynamisierung des Transferbetrages ab 1998 und fängt damit Kostensteigerungen ein, läßt zugleich aber auch Raum für Leistungsverbesserungen. Die Dynamisierungsrate entspricht zunächst der Wachstumsrate der Steuern vom Umsatz. Im Jahr 2000 wird überprüft werden, ob eine derartige Steigerungsrate auch zukünftig richtig ist.

Absatz 3 enthält die Ermächtigung für eine Rechtsverordnung, in der das Verfahren für die Überleitung der Mittel vom Bund auf die Länder im einzelnen geprüft werden muß.

Zu § 6

Bisher sind den bundeseigenen Eisenbahnen DB und DR das Erbringen von nicht eigenwirtschaftlichen Personennahverkehrsleistungen global auferlegt und durch Zahlung einer Pauschale ausgeglichen worden. Zukünftig soll infolge der Regionalisierung die nach Landesrecht zu bestimmende zuständige Stelle gemeinschaftliche Nahverkehrsleistungen nach regionalen Erfordernissen mit der DBAG vereinbaren oder notfalls auch auferlegen. Die DBAG erhält dafür von der zuständigen Stelle eine an der Kosten- und Ertragslage gemessene allgemeine Zuwendung, durch die sichergestellt wird, daß von der DBAG ein ausreichendes regelmäßiges Verkehrsangebot aufrechterhalten werden kann.

Absatz 1 sieht vor, daß 1997 eine einmalige Revision stattfindet, mit der geprüft wird, ob der für das Angebot auf der Grundlage des Fahrplans 1993/1994

vorgesehene Betrag von 7,9 Mrd. DM auch im Zeitraum 1998 bis 2001 ausreicht bzw. erforderlich ist, um in gleichem Umfang wie 1994 SPNV-Leistungen zu finanzieren. Damit wird sichergestellt, daß das Risiko einer sich ändernden Kosten- und Ertragslage angemessen ausgeglichen werden kann.

Bei der Revision sind Angebotsveränderungen gegenüber 1994 grundsätzlich nicht zu berücksichtigen. Davon macht Absatz 2 für Berlin und Brandenburg eine Ausnahme. 1950 vorhandene Strecken, die zwischen Berlin und Brandenburg durch die politische Teilung Deutschlands unterbrochen wurden, und S-Bahn-Strecken in Berlin, die infolge des Mauerbaus 1961 getrennt wurden, sollen in die Revision einbezogen werden, wenn sie wieder hergestellt sind und der Betrieb auf ihnen wieder aufgenommen wurde.

Absatz 3 bestimmt, daß die Revision von einem Wirtschaftsprüfer oder einer entsprechenden Gesellschaft vorgenommen wird. Bund und Länder werden sich über die zu beauftragende Institution verständigen. Sie werden darüber hinaus in einer gemeinsamen Vereinbarung die Rahmenbedingungen für die Durchführung der Revision festlegen.

Nach Absatz 4 ist der Betrag von 7,9 Mrd. DM dem Ergebnis der Prüfung anzupassen.

Zu § 7

Aus wohl erwogenen Gründen ist der Betrag, den der Bund an die Länder für die Regionalisierung des SPNV von DB und DR leistet, nicht nur für Zwecke des SPNV, sondern umfassend für Zwecke des ÖPNV insgesamt zweckgebunden worden. Dennoch ist es gemeinsames verkehrspolitisches Ziel von Bund und Ländern, daß zukünftig der Personennahverkehr auf der Schiene verstärkt gefördert werden soll, weil andernfalls die täglichen Verkehrsströme insbesondere im Berufs-, Geschäfts- und Versorgungsverkehr nicht mehr zu bewältigen sind.

§ 7 schreibt daher fest, daß mit den vom Bund den Ländern zur Verfügung zu stellenden Beträgen insbesondere der SPNV zu fördern ist. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der SPNV von der DBAG oder von einem anderen Schienenverkehrsunternehmen ausgeführt wird. Ziel der Regionalisierung des SPNV von DB und DR ist insbesondere auch, andere Schienenverkehrsunternehmen dann für den SPNV einzusetzen, wenn diese die erforderlichen Verkehrsleistungen wesentlich wirtschaftlicher als die DBAG erbringen können.

Zu § 8

Mit den nach § 5 den Ländern zustehenden Mitteln sollen das Status-quo-Angebot der Eisenbahnen des Bundes (sog. Grundaussgleich) ab 1995 sowie der Nachholbedarf und notwendige Verbesserungsmaßnahmen im investiven und betrieblichen Bereich für den öffentlichen Personennahverkehr finanziert werden.

Nach Absatz 1 werden die dem Bahnangebot an die Länder entsprechenden Beträge für die Jahre 1995, 1996 und 1997 sowie für die Folgejahre betragsgenau auf die Länder aufgeteilt. Dabei sind die Zusatzkosten Berlins für die bis zum 31. Dezember 1993 durch die BVG betriebenen S-Bahn- und Regional-Verkehre nicht mit einbezogen. Mit der Regelung des Absatzes 3 in Verbindung mit § 6 wird festgelegt, daß bei einer Änderung des „Grundausgleichs“ nach § 6 Abs. 4 auch die Verteilung unter den Ländern entsprechend angepaßt wird. Gleiches gilt bei Verschiebungen zwischen den einzelnen Bahnangeboten an die Länder für die Jahre ab 1998. Bis zu einer Anpassung des „Grundausgleichs“ werden die für 1997 festgelegten Beträge auch in den Folgejahren den Ländern zunächst weitergewährt.

Die für den „Grundausgleich“ nicht benötigten Restbeträge werden gemäß Absatz 2 nach einem festen Schlüssel auf die Länder verteilt, der auf den Komponenten gewertete Einwohner zum 30. Juni 1992 (25%), Anteil am im Schienenpersonennahverkehr der Bundeseisenbahnen genutzten Netz (25%) sowie dem GVFG-Verteilungsschlüssel 1992 beruht. Dabei werden die Einwohnerzahlen der Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg mit jeweils 135% gewertet. Durch die Kombination und Gewichtung der Schlüsselkomponenten wird den vorgegebenen Finanzierungszwecken sowie den strukturellen Unterschieden der Länder Rechnung getragen.

Zu Artikel 5

Zu § 2

Zu Absatz 5

Zustimmung im Rahmen der Gegenäußerung.

Zu Absatz 7 Satz 2

Ergänzung dient der Klarstellung.

Der Ausschuß empfiehlt diese Änderungen einstimmig bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu § 4 Abs. 2

Die Änderung dient der Klarstellung.

Zu § 5

Zu Absatz 1 Satz 3

Wie bereits bisher von den Ländern gehandhabt, soll auch künftig die Übertragung von Aufsichts- und

Genehmigungsbefugnissen auf beliehene Unternehmer möglich sein.

Zu Absatz 6

Klarstellung, daß die Länder weiterhin die Möglichkeit haben, Aufsichts- und Genehmigungsbefugnisse auf beliehene Unternehmer zu übertragen.

Zu § 6

Zu Absatz 2

Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Fachkunde dienen dazu, eine sichere Betriebsführung zu gewährleisten.

Zu Absatz 2 a

Damit wird der Forderung der Länder nach Einführung einer qualifizierten Unternehmensgenehmigung entsprochen.

Zu Absatz 3

Im Hinblick auf die Rechtsstellung der Konzessionsinhaber soll eine Fortgeltung der Genehmigungen, sofern diese inhaltlich den gesetzlichen Anforderungen genügen, festgelegt werden.

Zu Absatz 4

Anpassung an Artikel 52, 58 und 221 des EWG-Vertrages (Forderung der EG-Kommission).

Zu Absatz 4 a

Damit wird dem Anliegen der Länder entsprochen, eine regelmäßige Höchstdauer der Genehmigung vorzusehen, die an die gewöhnliche Nutzungsdauer der Betriebsmittel und der Eisenbahninfrastruktureinrichtungen anknüpft.

Zu Absatz 5

Da in den meisten Fällen einer Antragstellung noch nicht absehbar sein wird, ob das Unternehmen in Zukunft Eisenbahnverkehrsleistungen auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes erbringen wird, soll von einer Herstellung des Einvernehmens abgesehen werden.

Die Herstellung des Benehmens zwischen Eisenbahnaufsichtsbehörde des Landes und des Bundes ist

jedoch erforderlich, um die Einheitlichkeit der Handhabung der Vorschriften sicherzustellen.

Zu § 8

Zu Absatz 1 Satz 1

Vom Begriff „öffentliche Eisenbahnen“ werden nach § 3 Abs. 1 sowohl die Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfaßt. Damit wird Absatz 2 des Regierungsentwurfs entbehrlich.

Zu Absatz 2

Damit wird der Forderung der Länder entsprochen, für landeseigene kommunale Regie- und Eigenbetriebe Ausnahmen von der Verpflichtung zur Unabhängigkeit der Geschäftsführung ausdrücklich zuzulassen.

Zu § 9 Abs. 1 Satz 2

In der Richtlinie 91/440/EWG wird nur der Transfer von „Subventionen“ untersagt, nicht der von „Finanzmitteln“ (weitergehender Begriff).

Zu § 10 a

Mit der Änderung wird der Forderung der Länder entsprochen, das Verfahren von Streckenstilllegungen, der Schließung eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder der deutlichen Kapazitätsverringering einer Strecke gesetzlich zu regeln.

Mit diesem Verfahren (Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien innerhalb von drei Monaten) wird dem Interesse aller Beteiligten nach einer schnellen Entscheidung entsprochen. Für die Frage der Kostentragung bei Versagung der Genehmigung soll das Verursacherprinzip gelten.

Zu Absatz 3 Satz 2

Die Änderung dient der Klarstellung.

Zu Absatz 4

Die Änderung dient der Klarstellung.

Zu Absatz 5

Die Änderung dient der Klarstellung.

Zu § 11

Zu Absatz 1 Satz 2

Im Interesse einer kundengerechten Gestaltung des Eisenbahnverkehrs sollen die Bemühungen um die Einrichtung direkter Abfertigung und durchgehender Tarife im Personenverkehr verstärkt werden.

Zu Absatz 3

Der Schienenpersonennahverkehr ist bereits in § 2 Abs. 5 definiert.

Zu Absatz 4

Formulierung dient der Klarstellung (vgl. § 26 Abs. 1 Nr. 2)

Zu Absatz 7 Satz 2

Verlängerung der Frist, da eine Frist von zwei Wochen zu kurz ist.

Zu § 11 a

Damit wird der Forderung der Länder entsprochen, nicht nur den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (§ 12) zu regeln, sondern auch das bisher in § 7 AEG (alt) normierte Anschlußrecht, ohne das die Zugangsrechte unterlaufen werden könnten.

Zu § 12

Zu Absatz 1

Das Diskriminierungsverbot soll auch zwischen den einzelnen Verkehrssparten gelten. Bei der Trassenvergabe soll das Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebliche Elemente entsprechend berücksichtigen.

Zu Absatz 1 a

Bei nicht öffentlichen Eisenbahnen soll der Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit gewährt werden.

Zu Absatz 4 Satz 1

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes soll an die Stelle der Entscheidung der Kartellbehörde treten, da es bei der Überprüfung vor allem auch um technische Fragen wie Fahrplangestaltung geht.

Zu § 13

Zu Absatz 1

Die Formulierung dient der Klarstellung.

Zu Absatz 2

Keine Ausschreibungspflicht, wohl aber Hinweis auf Möglichkeit der Ausschreibung. Die Länder halten Ausschreibung für ein ungeeignetes Element, das u. a. der örtlichen Interessenlage im Hinblick auf die kommunalen Regie- und Eigenbetriebe nicht gerecht werde.

Zu § 14

Zu Absatz 1

Regelung entspricht §§ 6 b und 6 g AEG (alt).

Zu Absatz 1 Nr. 3 und Absatz 2 Satz 3

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen sollen einen Ausgleich für höhengleiche Kreuzungen erhalten.

Zu den §§ 15 bis 20

Die Regelungen des Planungsvereinfachungsgesetzes werden übernommen. Der Begriff „Deutsche Bundesbahn“ wird durch neutrale Begriffe ersetzt und die Kurzbezeichnung „Betriebsanlagen der Eisenbahn“ für „Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen und der Bahnstromfernleitungen“ eingeführt. Zugleich Klarstellung, daß Bahnstromfernleitungen, wie bisher, der Planfeststellung unterliegen.

Zu § 20

Kein Regelungsbedarf, da die Enteignungsgesetze der Länder bereits entsprechende Regelungen enthalten.

Zu § 20 a

Es wird darauf verzichtet, erweiterte Enteignungsmöglichkeiten für „private Träger“ sowie für Zwecke der Unterhaltung zu schaffen. Es sollen statt dessen Bestimmungen für die Enteignung in Anlehnung an das Straßenrecht aufgenommen werden.

Zu § 21

Zu Absatz 4

Durch die Vorschrift wird gewährleistet, daß zur Aufklärung von Unfallursachen und gefährlichen Unregelmäßigkeiten die zuständigen Behörden das Recht haben, Auskünfte zu verlangen sowie automatisch erstellte Protokolle (Ausdrucke, Magnetbandaufzeichnungen) und andere Unterlagen, die für die Aufklärung erforderlich sind (z. B. Zugmeldebücher, Betriebsbücher von Fahrzeugen, Abnahmeprotokolle), sicherzustellen.

Zu Absatz 5

Definition des Betriebspersonals.

Zu § 22 Abs. 4

Die weitgehenden Überwachungsrechte sind im Rahmen der Eisenbahnstatistik nicht erforderlich. Die Aufklärung von Eisenbahnbetriebsunfällen wird in § 21 Abs. 4 und 5 neu geregelt.

Zu § 24

Zu Absatz 1 Nr. 3

Die Fachkunde soll geprüft werden können. Daher ist in der Ermächtigungsnorm ein entsprechender Zusatz aufzunehmen.

Zu Absatz 1 Nr. 9

Eine bundesrechtliche Kostenregelung ist nur für das Verfahren der Bundesbehörden erforderlich.

Zu Absatz 2

Ergänzung, da Fahrpersonal und das stationär eingesetzte Personal im Verbund arbeiten. Deshalb muß auch das stationär eingesetzte Personal (z. B. Rangierer, Werkmeister, Stellwerkpersonal) denselben Arbeitszeitregelungen unterworfen sein wie das Fahrpersonal.

Zu Absatz 3

Damit soll der Forderung der Länder entsprochen werden, bei Rechtsverordnungen über den Zugang zum Fahrweg und die Fahrwegentgelte die Zustimmung des Bundesrates vorzusehen.

Zu Absatz 4 Satz 4

Über die auf Grund der Geschäftsordnung der Bundesregierung bereits notwendige Beteiligung des Fachressorts hinaus soll — dem Wunsch der Länder entsprechend — ausdrücklich das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung im Gesetz festgeschrieben werden.

Zu Absatz 5 Nr. 2

Der Bundesgesetzgeber kann nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes für den Landesbereich nur die Landesregierungen zum Erlaß von Rechtsverordnungen ermächtigen. Dieser Grundsatz muß entsprechend für eine Subdelegationsermächtigung gelten.

Zu § 26**Zu Absatz 1 Nr. 3**

Zur Klarstellung werden die zu bewehrenden Gebote des § 11 Abs. 2 einzeln aufgeführt und der Normadressat ausdrücklich genannt.

Zu Absatz 1 Nr. 4

Ergänzung dient der Klarstellung und Vervollständigung.

Zu Absatz 1 Nr. 7

Das Führen von Schienenfahrzeugen ohne Erlaubnis soll mit Bußgeld bewehrt werden können.

Zu Absatz 2 Nr. 9

Eine Verordnungsermächtigung soll nicht im Rahmen einer Bußgeldvorschrift erteilt werden.

Zu Absatz 3

Die Verordnungsermächtigung wird statt dessen in einem neuen Absatz geregelt.

Zu § 27 Abs. 3

Die Regelung im Absatz 3 wird bereits von Absatz 1 umfaßt.

Zu Artikel 6**Zu den Absätzen 1, 2 und 3**

Der unmittelbare Anspruch auf Freifahrt bleibt bestehen. Die Kosten sind der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft wie bisher vom Bund zu erstatten. Die Regelung des § 47 des ansonsten künftig fortfallenden Bundesbahngesetzes wird in Artikel 8 § 4 übernommen.

Zu Absatz 14

Beibehaltung der gegenwärtigen Stellenregelung bei der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn gemäß § 26 Abs. 2 Nr. 1 Bundesbesoldungsgesetz im Zeitpunkt der Entstehung der Hauptverwaltung des B.

Zu Absatz 15**Zu Nummer 2**

Technische und nichttechnische Kontrolleure werden nach Zusammenführung der bisherigen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zum „Bundeseisenbahnvermögen“ und Errichtung eines Eisenbahn-Bundesamtes (vgl. Artikel 3 §§ 2, 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz) in beiden öffentlichen Verwaltungen tätig sein. Die Möglichkeit der Überschreitung der Obergrenzen des § 26 Abs. 1 Bundesbesoldungsgesetz soll für die Funktionsgruppe in den genannten Verwaltungen erhalten bleiben.

Zu Nummer 6 (neu)

Funktionen im schweren Triebfahrzeugdienst werden von zugewiesenen Beamten des Bundeseisenbahnvermögens in privatrechtlich organisierten Eisenbahnen des Bundes ausgeübt.

Zu Absatz 52

Streichung, da das Gesetz über die Finanzstatistik, das durch Absatz 52 geändert werden sollte, bereits außer Kraft getreten ist.

Zu Absatz 66 a

Die Gewerbeordnung soll für Eisenbahnen künftig insoweit gelten, als die Fachgesetze als *leges speciales* keine gewerberechtlichen Regelungen treffen.

Zu Absatz 73 a

Im Rahmen der Strukturreform der Bundeseisenbahnen wird das Bundesbahngesetz insgesamt aufgehoben. Damit entfällt die Nichtanwendbarkeit des Gast-

stättengesetzes auf Eisenbahnen des Bundes (§ 41 Bundesbahngesetz). Da nichtbundeseigene Eisenbahnen durch die Verordnung über die Anwendung des Gaststättengesetzes auf Bahnhofswirtschaften und andere Nebenbetriebe von nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 7. Mai 1963 (BGBl. I S. 315), geändert durch die Verordnung vom 26. Januar 1970 (BGBl. I S. 113), von Vorschriften des Gaststättengesetzes freigestellt sind, ist den Eisenbahnen des Bundes dieselbe Freistellung zu gewähren.

Zu Absatz 76

Für privatrechtlich betriebene Eisenbahnen ist eine Befreiung vom Genehmigungserfordernis im Vergleich zu einem Straßenverkehrsunternehmen nicht mehr gerechtfertigt.

Zu Absatz 76 a

Die Befreiung von dem Genehmigungserfordernis des § 8 der Strahlenschutzverordnung, die § 9 bisher enthielt, wird aufgehoben. Eine solche Befreiung ist im Vergleich zu einem Straßenverkehrsunternehmen für eine privatrechtlich betriebene Eisenbahn nicht mehr gerechtfertigt.

Zu Absatz 89

Die Vorschrift enthält eine redaktionelle Änderung und stellt zugleich klar, daß die beim Bundeseisenbahnvermögen bestehenden Ausbildungsverhältnisse für den Beruf des Eisenbahners im Betriebsdienst bis zu deren Übergang auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft dem öffentlichen Dienst (entsprechend Artikel 1 § 7 des Entwurfs) zuzuordnen sind. Im Interesse der Kontinuität der Berufsausbildung soll für die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bei den Deutschen Bahnen bestehenden Ausbildungsverhältnisse von der Sonderregelung des § 84 Berufsbildungsgesetz für den öffentlichen Dienst Gebrauch gemacht und die Hauptverwaltung des Bundeseisenbahnvermögens für diese Übergangszeit als zuständige Stelle im Sinne des Berufsbildungsgesetzes bestimmt werden.

Zu Absatz 102

Die Änderungen sind durch die Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und das Auslaufen der Übergangsregelung zur Aufstellung von Streckenverzeichnissen in den neuen Ländern Ende 1993 bedingt.

In den alten Bundesländern müssen neue Streckenverzeichnisse für den 50-Kilometer-Umkreis um den geographischen Ortsmittelpunkt der Gemeinde (§ 61 Abs. 1 Nr. 5 SchwbG) aufgestellt und ausgegeben werden. In den neuen Bundesländern ist nur ein

Austausch der Streckenverzeichnisse wegen der Änderung des Musters erforderlich.

Ein Anknüpfen an das Güterkraftverkehrsgesetz und die zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften ist nicht mehr möglich, weil die Nahzone für den Güterkraftverkehr mit Wirkung vom 27. Mai 1992 auf 75 km festgelegt worden ist, das Schwerbehindertengesetz aber von einem Umkreis von 50 km ausgeht.

Zu Absatz 104

Zu Nummer 1

Die Änderung ermöglicht eine unbefristete Förderung öffentlicher Verkehrsflächen für Güterverkehrszentren.

Zu Nummer 2

Damit wird das um 3 Mrd. DM erhöhte Mittelvolumen zu Lasten des Bundes auch im Jahr 1996 beibehalten.

Zu Absatz 112 a

Zu Nummer 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 und § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

§ 8 Abs. 2 trägt der Erfahrung Rechnung, daß der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Form der Massenverkehrsmittel den gestiegenen Ansprüchen an seine Angebotsqualität — verglichen mit dem motorisierten Individualverkehr — nicht gerecht werden kann. Dies kann nicht im Interesse einer Verkehrspolitik liegen, die den ÖPNV auch aus Gründen des Umweltschutzes fördert. Um dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung auch in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage zu entsprechen, ist eine Differenzierung des Angebots und eine größere Flexibilität der Linienverkehre erforderlich. Ein diesen Anforderungen gerecht werdender ÖPNV ist durch die Einbeziehung der vorhandenen Kapazitäten des Taxen- und Mietwagengewerbes in den Linienverkehr ohne großen Aufwand und ohne Subventionen möglich. In diesem Fall sind Taxen- und

Mietwagenverkehre als Teil des ÖPNV im Sinne von Absatz 1 anzusehen.

§ 8 Abs. 3 legt als allgemeine Zielvorgaben für die ÖPNV-Gestaltung die Integration der Nahverkehrsbedienungs 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 Verkehrsunternehmen hinaus für ein Zusammenwirken des ÖPNV-Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmer zu sorgen. Zugleich hat sie auf eine wirtschaftliche Gestaltung der Verkehre zu achten, so daß möglichst deren Kosten durch die Erträge gedeckt und die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden. Die Genehmigungsbehörde muß konzeptionelle Vorgaben in Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger berücksichtigen. Die Funktionen der Genehmigungsbehörde und des Aufgabenträgers sind zu trennen und von unterschiedlichen Behörden wahrzunehmen. Deren Vorstellungen zur Befriedigung des örtlichen öffentlichen Verkehrsbedürfnisses können damit Eingang in das Konzessionsrecht finden. Die Neuregelung anerkennt die Befugnis des Aufgabenträgers, den ÖPNV zu planen. Sie definiert nicht den Begriff des Nahverkehrsplanes. Sie hält jedoch am Grundsatz der unternehmerischen Eigenverantwortung für Ausgestaltung und Betreiben der einzelnen Verkehre fest. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV, ohne sämtliche Einzelheiten für die konkrete Ausgestaltung und Durchführung einzelner Linienverkehre oder Teile derselben sowie Struktur und Höhe der ÖPNV-Tarife enthalten zu müssen. Dieses sind Kernelemente der unternehmerischen Eigenverantwortung der beteiligten Verkehrsunternehmen und von diesen in erster Linie unter wirtschaftlichen Aspekten festzulegen (Gebot der Eigenwirtschaftlichkeit — § 8 Abs. 4 Satz 1). Allerdings sollen die Aufgabenträger ihre Planungen nicht losgelöst von den gewachsenen Verkehrsstrukturen durchführen. Gleichzeitig haben sie den betroffenen Unternehmern eine angemessene Gelegenheit zu geben, ihre konzessionsrechtlich geschützten Interessen zu vertreten. Außerdem sind bei der künftigen Ausgestaltung des ÖPNV im einzelnen allen interessierten Unternehmern gleiche Chancen einzuräumen, damit ein ausreichender Wettbewerb zwischen den Verkehrsanbietern stattfinden kann. Die Genehmigungsbehörde hat auf diese Aspekte zu achten, um in jedem Einzelfall sowohl den Ausgleich zwischen dem Planungsrecht des Aufgabenträgers und den Interessen der vorhandenen Unternehmer zu ermöglichen als auch der in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates enthaltenen rechtlichen Forderung nach neutraler Auswahl des effizientesten Verkehrsanbieters Rechnung tragen zu können. Dem Wettbewerb zwischen den Verkehrsanbietern ist ein angemessener Spielraum einzuräumen. Dabei ist die Vergleichbarkeit der Angebote auch unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards zu beachten. Aufstellungsverfahren und Inhalt der Nahverkehrspläne der Aufgabenträger richten sich nach Landesrecht.

§ 8 Abs. 4 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 Verkehrsbedienungsleistung zu leisten. Kann der Unternehmer dies nicht gewährleisten, ist der Verkehr aber dennoch notwendig, muß er als eine gemeinwirtschaftliche Leistung betrieben werden, für die die Regelung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates gilt. Der Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit bedarf einer gesetzlichen Definition, um Rechtsunklarheiten zu vermeiden. Er umfaßt die herkömmlichen Einnahmeformen der Unternehmen.

Welche Stelle zuständig ist, um die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates umzusetzen, ist landesrechtlich festzulegen. In der Regel wird dies der Aufgabenträger des ÖPNV sein müssen, um sicherzustellen, daß Planungsrecht und Finanzierungsverantwortung im ÖPNV in einer Hand liegen.

Satz 5 stellt klar, daß die Regelung des § 21 Abs. 3 Satz 1 für eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre weiter gilt. Danach kann dem Unternehmer eine Verkehrsleistung aufgegeben werden, soweit das im Rahmen der Gesamtverkehrsleistung des Unternehmers im ÖPNV unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann.

Zu Nummer 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-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu treffende Ausgleichsvereinbarungen.

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 Unternehmen in einem Liniennetz nicht verzichtet werden kann.

Zu Nummer 3

Diese Vorschrift dient der Beschleunigung der Genehmigungsverfahren.

Zu Nummer 4 Buchstabe a

Das Ausgestaltungsrecht wird an die in § 8 Abs. 3 aufgestellten allgemeinen Voraussetzungen gebunden, wonach bei der ÖPNV-Gestaltung im Interesse ausreichender Verkehrsleistungen und einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen ist.

Nahverkehrspläne sind zu berücksichtigen, soweit sie nach den jeweiligen Regelungen des Kommunalrechts oder nach den Landes- oder kommunalen Planungsgesetzen aufgestellt sind. Die Planinhalte müssen von den jeweils zuständigen Beschlußkörpern definiert und verabschiedet sein.

Zu Nummer 4 Buchstabe b

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 Nummer 4 Buchstabe c

Die Regelung greift den Auftrag der Genehmigungsbehörde nach § 8 Abs. 3 auf und verpflichtet sie, die Nahverkehrspläne bei der Genehmigungserteilung zu berücksichtigen.

Zu Nummer 4 Buchstabe d

Die Ergänzung der bisherigen Regelung gilt nur für Linienverkehre des ÖPNV, erfaßt also nicht alle übrigen Verkehre.

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 Abs. 3 aufgestellten allgemeinen Zielvorgaben und Voraussetzungen für eine ÖPNV-Gestaltung zu berücksichtigen und gerechtfertigt. Er betrifft nur eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre. Die Wiedererteilung von Genehmigungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen richtet sich nach § 13a.

Zu Nummer 5

Ob eine Verkehrsleistung eigen- oder gemeinwirtschaftlich betrieben wird, hängt von der — allein unter wirtschaftlichen Aspekten — zu treffenden Entscheidung des betroffenen Unternehmers ab. Er hat die

Wahl, ob er einen Verkehr eigen- oder gemeinwirtschaftlich betreiben möchte mit der Folge, daß für die Genehmigung im ersten Fall § 13, im zweiten § 13a maßgeblich ist. Auch gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates unterliegen der Genehmigungspflicht. Wenn die zuständige Behörde von ihrem Recht zur Auferlegung oder Vereinbarung einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung Gebrauch gemacht hat, muß die Genehmigung erteilt werden. Dabei wird entsprechend dem geltenden Recht vorausgesetzt, daß der Unternehmer die subjektiven Bedingungen erfüllt (§ 13 Abs. 1), die betroffenen Straßen den Verkehr zulassen (§ 13 Abs. 2 Nr. 1) und ein Anhörungsverfahren durchgeführt wurde (§ 14). Ein Grund, die Genehmigung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung zu versagen, kann dann nur noch vorliegen, falls die für diese Verkehrsleistung gewählte Lösung nicht zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit führt oder bei der Vergabe der Verkehrsleistung einzelne Verkehrsanbieter oder bestimmte Unternehmerkategorien sachlich ungerechtfertigt benachteiligt worden sind. Diese Regelung entspricht den Vorgaben für den Nahverkehrsplan in § 8 Abs. 3 Satz 2.

Das aus Artikel 3 Abs. 1 Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates entnommene Kriterium der geringsten Kosten für die Allgemeinheit wird auf die Fälle der Vereinbarung und der Auferlegung gleichermaßen angewandt, um sicherzustellen, daß die Genehmigungsbehörde im Zusammenhang mit ihrer in § 8 Abs. 3 Satz 1 umschriebenen Aufgabe, für die wirtschaftliche Gestaltung des ÖPNV zu sorgen, auch im konkreten Einzelfall darauf hinwirkt, daß die öffentlichen Haushalte möglichst wenig belastet werden. Das wird regelmäßig der Fall sein, wenn der Unternehmer mit dem geringsten Subventionsbedarf ausgewählt wird, insbesondere wenn dies das Ergebnis einer Ausschreibung ist. Das Nähere ist durch eine Rechtsverordnung gemäß § 57 Abs. 1 Nr. 7 PBefG zu regeln.

Zu Nummer 6 Buchstabe a und b

Diese Vorschriften sollen dazu beitragen, die Verkehrssicherheit dadurch zu erhöhen, daß bei der Erteilung von Genehmigungen Erkenntnisse berücksichtigt werden, die bei den Gewerbeaufsichtsbehörden vorhanden sind. Dieses Vorgehen entspricht bisher der Praxis vieler Genehmigungsbehörden, ist aber nicht ausdrücklich vorgeschrieben und wird daher häufig unterlassen.

Zu Nummer 6 Buchstabe c und d

Diese Vorschriften dienen der Beschleunigung der Genehmigungsverfahren. Sie tragen den geänderten Anforderungen an die Genehmigung von Linienverkehren Rechnung, wie sie sich aus den Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und Nr. 2454/92 des Rates ergeben.

Zu Nummer 7

Die Ergänzung dient der Beschleunigung der Genehmigungsverfahren, die insbesondere im internationalen Linienverkehr z. T. mehrere Jahre dauern. Sie lehnt sich an die Formulierung von § 19 Abs. 3 Satz 3 bis 5 des Baugesetzbuches an und folgt dem Muster der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 für den internationalen Personenverkehr mit Kraftomnibussen.

Zu Nummer 8

Die Ergänzung füllt den unbestimmten Rechtsbegriff „öffentliche Verkehrsinteressen“ inhaltlich dahingehend aus, daß hier insbesondere den in § 8 Abs. 3 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 Nummer 4a) dem entgegenstehen bzw. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmer andere vertragliche Regelungen getroffen haben.

Zu Nummer 9

Die Änderung greift die Regelung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates 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. 4 die Anwendbarkeit der EG-Verordnung in diesem Fall verdeutlicht wird.

Zu Nummer 10

Nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates kann für die Tariffbildung die Gemeinwohlverpflichtung des Unternehmers nicht mehr in der bisherigen Form aufrechterhalten werden. Soll gleichwohl ein Tarif am öffentlichen Verkehrsinteresse oder Gemeinwohl orientiert werden, muß die Genehmigungsbehörde hierbei unter Beachtung des § 8 Abs. 4 verfahren.

Zu Nummer 11

Verlangt die Genehmigungsbehörde Fahrplanänderungen, so hat sie hierbei die Vorgaben des § 8 Abs. 4 zu beachten.

Zu Nummer 12

Die Ergänzung trägt den besonderen Schwierigkeiten der Verwaltung in den neuen Ländern Rechnung, indem sie die Möglichkeit schafft, die Ausgleichsregelung des § 45 a, die mit umfangreichen und komplizierten Rechnungen verbunden ist, in einem Verfahren zusammen mit den übrigen Zahlungen für den ÖPNV vereinfacht abzuwickeln. Unter den besonderen Voraussetzungen in den neuen Ländern ermöglicht eine Zusammenführung aller laufenden Finanzleistungen in einer Hand einen effizienten Mitteleinsatz und eine rationelle Mittelverwaltung.

Die Entscheidung über eine Verlagerung der Zuständigkeit nach § 45 a Abs. 4 liegt im Ermessen der Länder.

Zu Absatz 113a

Die Regelung ist für die Deutsche Bundespost seit Überleitung des Postreisedienstes auf die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1984 gegenstandslos. Für den Bereich der Deutschen Bundesbahn ist sie seit Bildung der regionalen Busverkehrsgesellschaften gegenstandslos.

Zu Absatz 114

Streichung, da die enthaltenen Änderungen durch das Tarifaufhebungsgesetz vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) vorgenommen worden sind.

Zu Absatz 115

Die vorgeschlagene Änderung soll im Zusammenhang mit der 8. Verordnung zur Änderung von Rechtsvorschriften zum Güterkraftverkehrsgesetz erfolgen.

Zu Absatz 117

Durch die Änderung der Gefahrgutverordnung Straße bedingte redaktionelle Änderung.

Zu Absatz 118

Durch die Änderungen der Gefahrgutverordnung Eisenbahn bedingte redaktionelle Änderung.

Zu Absatz 119

Durch die Änderung der Höchstzahlen-Verordnung GüKG im Tarifaufhebungsgesetz vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) bedingte redaktionelle Änderung.

Zu Absatz 122 Nr. 4 b

Durch das Tarifaufhebungsgesetz vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) bedingte redaktionelle Berichtigung.

*Zu Absatz 128**Zu Nummer 1*

Die Änderung dient der Klarstellung.

Zu Nummer 7

Das im Regierungsentwurf vorgesehene Einvernehmen war in der Vergangenheit nicht erforderlich. Deshalb wird Regelung für überflüssig gehalten.

Zu Nummer 8

Abweichungen von den Bestimmungen über die technische Einheit des Eisenbahnwesens sollen nur mit Zustimmung der zuständigen Behörden erfolgen können.

Zu Absatz 129 Nr. 2

In der Vergangenheit war das Einvernehmen nicht erforderlich. Deshalb wird Regelung für überflüssig gehalten.

Zu Absatz 130 Nr. 3

Durch Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Tarifaufhebungsgesetz vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) bedingte redaktionelle Berichtigungen.

*Zu Absatz 132**Zu Nummer 2*

Durch die §§ 8 bis 11 wird das Bundesschienenwegeausbaugesetz um die Finanzierungsregelungen ergänzt, die als Folge der Neuordnung des Eisenbahnwesens erforderlich werden.

Zu Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa

Mit der Formulierung wird dem Wunsch der Länder Rechnung getragen, den Nahverkehr und die direkte Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen ausdrücklich zu erwähnen.

Zu Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

Außerdem soll zur Klarstellung darauf hingewiesen werden, daß auch Maßnahmen zur Elektrifizierung bestehender Schienenstrecken zu den Ausbaumaßnahmen gehören können.

Zu Nummer 3 Buchstabe b

Hervorhebung der bereits im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigten Elemente.

Zu Nummer 4 Buchstabe a

Eine frühere Überprüfung soll nicht ausgeschlossen werden.

Zu Nummer 4 Buchstabe b

Festlegung, daß auch die Aufstellung des Bedarfsplans durch Gesetz erfolgen muß.

Zu Nummer 5

An die Stelle des dem Bundesschienenwegeausbaugesetz als Anlage beigefügten Bedarfsplanes soll spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes ein neuer Bedarfsplan treten.

Zu Nummer 7 § 8 Abs. 1

Hierdurch wird die Infrastrukturverantwortung des Bundes konkretisiert. Durch die Ergänzung des Satzes 3 wird auf die Forderung der neuen Länder nach Anpassung des Ausbaustandes eingegangen.

Zu Nummer 7 § 8 Abs. 1 a

Regelung enthält die Festschreibung einer Nahverkehrsquote bei den Investitionen.

Zu Nummer 7 § 8 Abs. 2

Die Regelung entspricht § 1 Abs. 2 des Regierungsentwurfs (Artikel 4).

Zu Nummer 7 § 8 Abs. 3

Regelung entspricht Länderforderung. Sie dient der Klarstellung.

Zu Nummer 7 § 8 Abs. 4

Regelung entspricht § 1 Abs. 3 des Regierungsentwurfs (Artikel 4); redaktionelle Anpassung des Zitates (§ 17).

Zu Nummer 7 § 8 Abs. 5

Die Regelung dient der Klarstellung, daß Betriebsleistungssysteme, die in Betriebsanlagen eingebaut werden, zu den Betriebsanlagen der Eisenbahn gehören.

Zu Nummer 7 § 9

Die Regelung entspricht — außer geringfügigen redaktionellen Änderungen — dem § 3 Abs. 2 des Regierungsentwurfs (Artikel 4).

Zu Nummer 7 § 10

Die Regelung entspricht § 4 des Regierungsentwurfs (Artikel 4); darüber hinaus erfolgte die Aufnahme der ergänzenden Klarstellung, daß Bund Baukostenzuschüsse zahlen kann und der Hinweis, daß Absatz 1 entsprechend für Finanzierungsvereinbarungen mit anderen Gebietskörperschaften oder Dritten gilt.

Zu Nummer 7 § 11

Die Regelung entspricht § 5 des Regierungsentwurfs (Artikel 4).

Zu Artikel 7**Zu § 1 Abs. 1 Satz 2**

Redaktionelle Berichtigung und Ergänzung der Ermächtigungsgrundlage aus rechtsförmlichen Gründen.

Zu § 3

Die Abwicklung bestehender Auszubildungsverhältnisse nach der Eisenbahner-Erprobungsverordnung vom 14. August 1991 (BGBl. I S. 1826) erfordert im Zeitpunkt der Errichtung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (Artikel 2 §§ 1, 7 und 8), abweichend von § 75 Berufsbildungsgesetz, im Interesse der Kontinuität der Berufsausbildung die übergangsweise Wahrnehmung von Aufgaben der zuständigen Stelle im Sinne des Berufsbildungsgesetzes durch die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft.

Zu § 4

Mit dem Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes erlischt die Funktion des Hauptprüfungsamtes und der Prüfungsdienste der Bahn.

Zu Artikel 8**Zu § 2**

Die Beibehaltung der Regelung für den Auszubildungsverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist im Hinblick auf die Fortgeltung des § 45a PBefG konsequent.

Zu § 3

Auf der Grundlage des § 23 des Bundesbahngesetzes (BbG) erhalten Mitarbeiter der Eisenbahnen des Bundes bisher Belohnungen in Form von Prämien (z. B. Güteprämie im Rangierdienst, Nachloseprämien). Die Belohnungen dienen der Anerkennung besonderer Leistungen bzw. der Steigerung des Leistungsinteresses der Mitarbeiter. Die § 23 BbG konkretisierenden Belohnungsrichtlinien der DB enthalten in ihrem Teil III Tatbestände für die Gewährung von Prämien, die von den Mitarbeitern als Bestandteil der laufenden Dienstbezüge/Gehälter empfunden werden. Die Leistungen sollen den der DBAG zugewiesenen Beamten als Sicherung des bisherigen Besitzstandes, auch nach Außerkrafttreten des Bundesbahngesetzes, spätestens bis zur Ausgliederung von rechtlich selbständigen Aktiengesellschaften aus der DBAG, erhalten bleiben. Nach diesem Zeitpunkt wird davon ausgegangen, daß die Nachfolgegesellschaften der DBAG im Rahmen ihrer Möglichkeiten nach § 13 Abs. 7 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) Regelungen im Hinblick auf die Zahlung anderweitiger Bezüge getroffen haben werden. Da die Regelung des § 13 Abs. 7 DBGrG nicht für die Beamten der ehemaligen Deutschen Bundesbahn gilt, die im Sinne des § 16 DBGrG im Rahmen von Dienstleistungsüberlassungsverträgen bei Dritten tätig sind, besteht zur Sicherung des Besitzstandes für diese Beamten die Notwendigkeit, eine dauerhafte Weitergeltung des § 23 BbG zu gewährleisten.

Die Kumulation von Prämien nach den Belohnungsrichtlinien mit entsprechenden Leistungen der DBAG an zugewiesene Beamte während der Fortgeltung des § 23 BbG wird durch eine allgemeine Anrechnungsregelung auf Grund des § 13 Abs. 7 DBGrG ausgeschlossen.

Zu § 4

Schaffung einer zentralen Vorschrift für den Anspruch auf Freifahrt und die Abgeltung der Kosten. Die Vorschrift entspricht § 47 des Bundesbahngesetzes,

das durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz aufgehoben wird.

Zu Artikel 8 a

Auf Grund der für die kommenden Jahre bei den Deutschen Bahnen und in den Unternehmen der Deutschen Bundespost vorgesehenen Umstrukturierungsmaßnahmen, die insbesondere auch in der Auflösung kleinerer Dienststellen und in der Zusammenlegung mehrerer Dienststellen bestehen werden, wird in diesen Bereichen ein großer Personalüberhang entstehen.

Soweit die normale Fluktuation nicht ausreicht, soll der Abbau dieses Personalüberhangs vorrangig durch anderweitige Verwendung der betroffenen Bediensteten erfolgen. Die in der Vergangenheit — insbesondere im Zusammenhang mit dem Personalabbau bei der Bundeswehr — gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, daß der Vorrang der anderweitigen Verwendung nur zu verwirklichen ist, wenn einerseits Maßnahmen zur Förderung der Aufnahmebereitschaft anderer Verwaltungen und Dienstherrn getroffen werden und andererseits die versorgungsrechtlichen Bedingungen des Vorruhestands für die Betroffenen nicht attraktiver als der Wechsel in eine anderweitige Verwendung gestaltet werden. Aus diesem Grunde erhalten die in den vorzeitigen Ruhestand tretenden Beamten nur die bis zu diesem Zeitpunkt erdienten Versorgungsbezüge. Neben finanziellen Anreizen für die aufnehmenden Stellen sollte die Förderung der Aufnahmebereitschaft im Bundesbereich zusätzlich durch Kabinettsentscheidung administrativ unterstützt werden.

Zu § 1

Diese Vorschrift stellt den Anwendungsbereich der Regelungen über die Förderung der anderweitigen Verwendung und die Möglichkeit der vorzeitigen Versetzung in den Ruhestand dar. Von Umstrukturierungsmaßnahmen betroffen sind diejenigen Beamten, deren Planstelle infolge einer Strukturmaßnahme wegfällt.

Zu § 2

Um den Vorrang der anderweitigen Verwendung zu verwirklichen, enthält diese Vorschrift Maßnahmen, die die Bereitschaft anderer Verwaltungen bzw. Dienstherrn erhöhen, abzubauenes Bahn- und Postpersonal zu übernehmen.

Absatz 3 Satz 3 ist erforderlich, weil unter die Regelung auch die Postbeamten der Dienststelle für Sozialangelegenheiten des Direktoriums der Deutschen Bundespost und dessen nachgeordneten Bereich fallen, für die nach Maßgabe des § 11 Abs. 2 Postverfassungsgesetz das Unternehmen Deutsche Bundespost POSTDIENST die erforderlichen Mittel bereitzustellen hat.

Zu § 3

Diese Vorschrift regelt die Möglichkeit der vorzeitigen Versetzung in den Ruhestand.

Der Kreis derjenigen Beamten, die einen Antrag auf vorzeitige Versetzung in den Ruhestand stellen können, ist in Absatz 1 festgelegt. Die Anzahl der Beamten, die potentiell für einen Vorruhestand in Betracht kommen, ist im einfachen und mittleren Dienst mit insgesamt 55 570 Bediensteten (Bahn: 32 140, Post: 23 430) zu beziffern; die Zahl der betroffenen Beamten des gehobenen Dienstes beträgt insgesamt 5 895 Bedienstete (Bahn: 3 030, Post: 2 865).

Wegen der relativ größeren Verwendungsbreite der Beamten des höheren Dienstes ist dieser Personenkreis von der Möglichkeit der vorzeitigen Versetzung in den Ruhestand ausgeschlossen.

Als anderweitige Verwendung im Sinne des Absatzes 1 Nr. 2 kommen auch eine Teilzeitbeschäftigung auf Antrag des betroffenen Beamten in Betracht.

Bei Beamten des Bundeseisenbahnvermögens können die Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 2 nur vorliegen, wenn sie zu dem von § 21 Abs. 4 Nr. 2, Abs. 5 des Gesetzes über die Gründung einer Deutschen Bahn Aktiengesellschaft betroffenen Personenkreis gehören.

Die in Absatz 2 enthaltene und § 42 Abs. 4 Satz 2 des Bundesbeamtengesetzes entsprechende Hinzuverdienstgrenze, die derzeit ca. 500 DM beträgt, soll negative Auswirkungen der Vorruhestandsregelung auf den Arbeitsmarkt möglichst vermeiden.

Die Absätze 3 und 4 entsprechen den für den Bereich des Zolls und der Bundeswehr getroffenen Vorruhestandsregelungen:

- Vom Ablauf der Zwei-Jahres-Frist seit der letzten Beförderung für die Versorgungswirksamkeit der zuletzt gezahlten Dienstbezüge wird abgesehen.
- Der in den Ruhestand versetzte Beamte erhält für den Monat, in dem ihm die Versetzung in den Ruhestand mitgeteilt worden ist, und für die folgenden drei Monate noch die Bezüge nach dem ihm verliehenen Amt.

Zu Artikel 10

Zu Absatz 1

Folge der Änderung des PBefG.

Zu Absatz 2

Folge der Änderung des PBefG.

V. Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat zu dem Gesetzentwurf in einer Reihe von Punkten Stellung genommen (Drucksache 12/5014).

Die Stellungnahmen des Bundesrates wurden zum Teil in gemeinsamen Änderungsanträgen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. aufgegriffen und vom Ausschuß zum Gegenstand seiner Beratungen gemacht. Dort wo der Ausschuß die Stellungnahme

des Bundesrates nicht in seine Änderungen des Gesetzentwurfs einfließen ließ, wird insoweit im einzelnen zur Begründung auf die Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates verwiesen.

Bonn, den 30. November 1993

Dr. Dionys Jobst

Klaus Daubertshäuser

Roland Kohn

Berichterstatler

