

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften – Drucksachen 13/4386, 13/6721 –

hier: Anrufung des Vermittlungsausschusses

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

Begründung

Der Bundesrat hatte am 1. März 1996 die Einbringung eines Gesetzentwurfs zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften beim Deutschen Bundestag beschlossen (BR-Drucksache 907/95 – Beschluß). Anlaß des Gesetzentwurfs waren die nach der Bahnreform von 1993 entstandenen Kompetenzstreitigkeiten zwischen dem Bund einerseits und der Mehrheit der Länder andererseits bezüglich des Brandschutzes für die Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG. Daher sah der Gesetzentwurf die Klärung dieses Kompetenzkonflikts im Sinne einer eindeutigen Zuordnung dieser Zuständigkeit zum Bund bzw. dem Eisenbahn-Bundesamt vor. Im einzelnen ging es um folgende Regelungen:

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

wie die Ausübung der Brandschutzaufsicht und der technischen Hilfeleistungsaufsicht dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt.

Der Deutsche Bundestag hat das Gesetz am 20. Februar 1997 verabschiedet, jedoch dem wesentlichen Anliegen des Bundesrates nicht Rechnung getragen: Erhalten geblieben ist lediglich die Klarstellung in § 4 Abs. 2 AEG, wonach das Eisenbahn-Bundesamt hinsichtlich der Eisenbahnen des Bundes für Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen, Genehmigungen und Überwachungen für Einrichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und für Schienenfahrzeuge zuständig ist. Keine Billigung durch den Deutschen Bundestag hat hingegen die Übertragung der Brandschutzaufgaben auf die Eisenbahnen und der Brandschutzaufsicht auf das Eisenbahn-Bundesamt gefunden.

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

Im übrigen gibt es bahnspezifische Gefährdungssituationen, die mit denen der Straße nicht vergleichbar sind. Zu denken ist hier etwa an die Zugänglichkeit der Gleisanlagen im allgemeinen und der Tunnelabschnitte – insbesondere auf den Neubaustrecken – im besonderen sowie an die Gefährdungen, die durch den Betrieb der Oberleitungen gegeben sind. Es versteht sich von selbst, daß die Ausstattung der

örtlichen Feuerwehren in der Regel nicht auf eisenbahnspezifische Besonderheiten ausgelegt ist; eine entsprechende „Aufrüstung“ würde zu unverträglichen Belastungen der für den Brandschutz zuständigen Kommunen führen.

Die Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Regelung ergibt sich auch aus der von der Deutschen Bahn AG zum 1. Januar 1997 in Kraft gesetzten Konzernrichtlinie 423 „Notfallmanagement“. Diese Konzernrichtlinie ist ohne Beteiligung der Länder ergan-

gen. Im Gegensatz zu der verfassungsrechtlichen Argumentation der Bundesregierung geht diese Richtlinie von einer Erstzuständigkeit des Notfallmanagers bzw. des Beauftragten für Betriebssicherheit aus. Weitere Regelungen können nur als Reaktion auf die Einsatzpraxis gesehen werden, wonach die kommunalen Feuerwehren in einer hohen Zahl von Einsatzfällen nicht aus eigener Entscheidung und nicht ohne vorherige teilweise umfangreiche Vorleistungen der Bahn überhaupt auf Liegenschaften der Bahn AG tätig werden können.