

■ Überregional

Zur Neufassung des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)

aus SIGNAL 04/2002 (September/Oktober 2002), Seite 28 (Artikel-Nr. 10002273)
DBV Bundesverband

Der Deutsche Bundestag hat Ende Juni dieses Jahres zwei Gesetze verabschiedet, die das Eisenbahnwesen betreffen und deren Kenntnis für unsere Leser und Mitarbeiter von Bedeutung sein kann.

Das ist einmal das »Zweite Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften" vom 21. Juni 2002 (BGBl, I, Seite 2191). Es ändert Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), insbesondere hinsichtlich Zuständigkeiten, Aufgaben und Befugnissen der Aufsichtsbehörden und der diskriminierungsfreien Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und regelt für Fremde die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb. Auf einige Neuerungen wird im Folgenden eingegangen.

Das ist zum anderen das »Erste Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes" vom 26. Juni 2002 (BGBl, I, Seite 2264). Es legt bis zum Jahre 2007 die Beträge fest, die den Bundesländern für den öffentlichen Personennahverkehr vom Bund zur Verfügung gestellt werden. Es handelt sich für 2002 um 6,745 Milliarden Euro; dieser Betrag steigt ab 2003 jährlich um 1,5 Prozent.

Der Schwerpunkt der Neufassung des AEG liegt bei der Präzisierung der Kompetenzen und Aufgaben der Eisenbahnaufsicht. Der § 5 der bisherigen Fassung wurde neu gegliedert und ein neuer § 5a hinzugefügt. Der Begriff der Eisenbahnaufsicht wird im § 5 Absatz 1 AEG definiert als Sicherstellung der Beachtung dieses Gesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen, des Eisenbahnrechts der Europäischen Gemeinschaften und der diesbezüglichen zwischenstaatlichen Vereinbarungen.

Der neue Absatz 1a regelt die Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bund und Ländern für Aufsicht und Genehmigungen. Nach Absatz 1b ist für Verkehrsunternehmen das Land zuständig, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, für Infrastrukturunternehmen das Land, in dem die Strecke liegt, wobei die beteiligten Länder etwas anderes vereinbaren können, Nutzt ein Verkehrsunternehmen die Infrastruktur eines anderen Unternehmens (Absatz 1c), unterliegt es der Aufsicht der für dieses Infrastrukturunternehmen zuständigen Behörde, allerdings mit den Einschränkungen des § 5a Absatz 3. Das bedeutet, wenn ein nichtbundeseigenes Verkehrsunternehmen Strecken der DB AG nutzt, unterliegt es insoweit der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) bzw. anderer öffentlicher oder privater Stellen, denen die Eisenbahnaufsicht vom Bundesministerium für Verkehr übertragen wurde (Artikel 2 des Zweiten Änderungsgesetzes). Die komplizierte Zuständigkeitsregelung zwischen Bund und unteren Behörden enthält § 5 Absatz 2 nach dem Delegierungsprinzip Bund - Bundesministerium für Verkehr- EBA/Land - Landesregierung - bestimmte Behörde - andere öffentliche und private Stellen. Dabei können die Landesregierungen und das EBA vereinbaren, die Eisenbahnaufsicht und die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen ganz oder teilweise dem EBA nach Weisungen und für Rechnung des Landes zu übertragen.



Sonderzugfahrt im Rahmen der Schienenverkehrswochen 1997 auf der stillgelegten Strecke Oranienburg - Kremmen. (Foto: Archiv DRE)

Der neue § 5a regelt inhaltliche Aufgaben und Befugnisse der Aufsichtsbehörden, wobei es primär um die Gefahrenabwehr und die Untersuchung gefährlicher Ereignisse geht. Die Eisenbahnen haben danach unter anderem den Behörden und deren Beauftragten zu gestatten, Geschäftsräume, Bahnanlagen und Fahrzeuge zu betreten und unentgeltlich mitzufahren, sowie Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten. Derartige Verpflichtungen haben gemäß Absatz 6 auch Instandhaltungsunternehmen zu erfüllen. Für Zuwiderhandlungen auf diesem Gebiet kann Zwangsgeld bis zu 500 000 Euro erhoben werden (Absatz 7).

In Bezug auf Genehmigungen (§§ 6f) enthält die Neufassung geringfügige Präzisierungen. So dürfen unter anderem nach § 6 Absatz 1 Ziffer 2 Schienenwege, Betriebsleit- und Sicherheitssysteme oder Bahnsteige durch öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen ohne Genehmigung nicht betrieben werden. § 7a regelt die Erlaubnis für Eisenbahnen, die den Betrieb erstmalig aufnehmen.

Der § 11 AEG, der jetzt »Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen« überschrieben ist, wurde nur geringfügig geändert. Bisher war die Stilllegung bei der zuständigen Behörde zu beantragen, die unter Beachtung bestimmter Kriterien darüber entschied. Jetzt hat nach Absatz 1a das Unternehmen die Stilllegungsabsicht zusätzlich im Bundesanzeiger oder Internet mit Angaben über dessen betriebswirtschaftliche Bewertung zu veröffentlichen. Innerhalb von drei Monaten können Dritte das Unternehmen zur Abgabe eines detaillierten Angebotes auffordern.

Zur diskriminierungsfreien Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (§14) wurde mit Absatz 3a eine Sanktion eingefügt, nach der das EBA die Kompetenz erhält, auch ohne Antrag bei Beeinträchtigung dieses Rechts - gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit dem Kartellamt- ein Verfahren gegen den Rechtsverletzer einzuleiten.

Es gibt weitere Änderungen des AEG: beispielsweise die Aufhebung des § 23 (Überwachung), Ergänzungen des § 26 (Rechtsverordnungen) auf dem Gebiet des Sachverständigenwesens oder die Präzisierung des §28 über Ordnungswidrigkeiten. Neu sind die §§ 31 bis 34, die Regelungen für Halter von Eisenbahnfahrzeugen (zum Beispiel Privatwagen) und Übergangsregelungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreffen.

Die Artikel 2 bis 10 des 2. Änderungsgesetzes ändern geringfügig andere Gesetze, unter anderem auch die Verordnung über die Haftpflichtversicherung. Im Artikel 9 wird das Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ermächtigt, die neue Fassung aller geänderten Gesetze im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002273>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten