

**Gesetzentwurf**

Der Niedersächsische Ministerpräsident

Hannover, den 25.08.2004

Herrn  
Präsidenten des Niedersächsischen Landtages  
Hannover

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich den von der Landesregierung beschlossenen

**Entwurf eines Niedersächsischen Gesetzes über Eisenbahnen und Seilbahnen  
(NESG)**

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlussfassung des Landtages herbeizuführen. Entsprechend dem Beschluss des Landtages vom 18. Juni 1997 (Drs. 13/3022) hat eine Gesetzesfolgenabschätzung stattgefunden.

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Christian Wulff

Entwurf

**Niedersächsisches Gesetz  
über Eisenbahnen und Seilbahnen (NESG)<sup>1)</sup>**

Inhaltsübersicht

Erster Teil

**Eisenbahnen**

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Schutz der Eisenbahninfrastruktur
- § 3 Bekanntmachung über Stilllegungsgenehmigungen
- § 4 Rechtsgeschäfte über Betriebsgrundstücke
- § 5 Betriebsgenehmigung
- § 6 Betriebsleitung
- § 7 Personenbeförderung
- § 8 Grubenanschlussbahnen
- § 9 Aufgaben und Befugnisse der Aufsichtsbehörde

Zweiter Teil

**Seilbahnen**

- § 10 Anwendungsbereich
- § 11 Begriffsbestimmungen
- § 12 Grundpflichten
- § 13 Sicherheitsanalyse
- § 14 Planfeststellung, Plangenehmigung
- § 15 Betriebsgenehmigung
- § 16 Aufnahme des Betriebes
- § 17 Schutz der Seilbahnen
- § 18 Betriebsleitung
- § 19 Versicherungspflicht
- § 20 Überprüfung
- § 21 EG-Konformität der Sicherheitsbauteile
- § 22 EG-Konformität der Teilsysteme
- § 23 Konformitätsüberwachung
- § 24 Benannte Stellen
- § 25 Aufsicht

<sup>1)</sup> Die §§ 10 bis 25 dieses Gesetzes dienen der Umsetzung der Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr (ABl. EG Nr. L 106 S. 21). § 14 dient auch der Umsetzung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. EG Nr. L 175 S. 40), geändert durch die Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 (ABl. EG Nr. L 73 S. 5).

Dritter Teil

**Übergangs- und Schlussbestimmungen**

- § 26 Verordnungsermächtigungen
- § 27 Ordnungswidrigkeiten
- § 28 Übergangsregelungen
- § 29 In-Kraft-Treten

## Erster Teil

### Eisenbahnen

#### § 1

##### Anwendungsbereich

Der Erste Teil dieses Gesetzes gilt für Eisenbahninfrastrukturen, die von Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Niedersachsen betrieben werden und nicht zu einer Eisenbahn des Bundes (§ 2 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEG -) gehören.

#### § 2

##### Schutz der Eisenbahninfrastruktur

(1) Die Eigentümer und Besitzer eines Grundstücks, das einer Eisenbahninfrastruktureinrichtung benachbart ist, haben zu dulden, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf dem Grundstück Schutzeinrichtungen errichtet und betreibt, die erforderlich sind, um die Eisenbahninfrastruktureinrichtung vor Einwirkungen der Natur, insbesondere durch Hochwasser und Schnee-Verwehungen, zu schützen.

(2) <sup>1</sup>Von Grundstücken außerhalb einer Eisenbahninfrastruktureinrichtung darf keine Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs durch Anpflanzungen, Zäune oder Anlagen, die mit dem Grundstück nicht fest verbunden sind, wie Stapel und Aufschüttungen, ausgehen. <sup>2</sup>Sind solche Anpflanzungen, Zäune oder Anlagen vorhanden, so hat der Berechtigte sie zu beseitigen oder die Beseitigung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu dulden.

(3) Gegenüber denjenigen, die einer Duldungs- oder Beseitigungspflicht nach Absatz 1 oder 2 nicht nachkommen, kann die Aufsichtsbehörde die Anordnungen treffen, die zur Durchsetzung der Verpflichtung erforderlich sind.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Eigentümern und Besitzern der Grundstücke die Aufwendungen und Vermögensnachteile in Geld zu ersetzen, die durch eine nach Absatz 1 oder 2 Satz 2 zu duldende oder zu ergreifende Maßnahme entstanden sind.

#### § 3

##### Bekanntmachung über Stilllegungsgenehmigungen

Wird eine Genehmigung nach § 11 AEG für die Stilllegung einer Eisenbahninfrastruktureinrichtung des öffentlichen Verkehrs erteilt, so ist dies im Niedersächsischen Ministerialblatt bekannt zu machen.

#### § 4

##### Rechtsgeschäfte über Betriebsgrundstücke

(1) <sup>1</sup>Ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 3 Nr. 2 AEG) hat die Verpflichtung zur Veräußerung von Grundstücken, auf denen sich Eisenbahninfrastruktureinrichtungen des öffentlichen Verkehrs, wie Gleise, Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Abfertigungsanlagen oder Werkstätten befinden, sowie von grundstücksgleichen Rechten an solchen Grundstücken der Aufsichtsbehörde anzuzeigen. <sup>2</sup>Für die Verpflichtung zur Einräumung von Dienstbarkeiten und zur Bestellung von Erbbaurechten an Grundstücken nach Satz 1 gilt Satz 1 entsprechend.

(2) <sup>1</sup>Ein Rechtsgeschäft, das nach Absatz 1 anzuzeigen ist, wird erst wirksam, wenn die Aufsichtsbehörde innerhalb eines Monats nach Eingang der Anzeige dem Rechtsgeschäft zustimmt oder ein Monat nach Eingang der Anzeige vergangen ist, ohne dass die Aufsichtsbehörde das Rechtsgeschäft untersagt hat. <sup>2</sup>Die Aufsichtsbehörde kann das Rechtsgeschäft untersagen, wenn es die Fortführung des Betriebes der Eisenbahninfrastruktur gefährdet.

#### § 5

##### Betriebsgenehmigung

(1) Der Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur des nichtöffentlichen Verkehrs bedarf einer Genehmigung.

(2) <sup>1</sup>Die Genehmigung wird auf Antrag erteilt, wenn

1. die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen zuverlässig sind und
2. die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen die erforderliche Fachkunde besitzen.

<sup>2</sup>Ist eine Betriebsleitung bestellt, die die Anforderungen des § 6 Abs. 2 oder der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung erfüllt, so gilt die Fachkunde als nachgewiesen.

#### § 6

##### Betriebsleitung

(1) <sup>1</sup>Es ist eine Betriebsleitung einzusetzen. <sup>2</sup>Die Betriebsleitung ist unbeschadet der Verantwortung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur für den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb und für die Einhaltung der den Betrieb betreffenden Rechtsvorschriften sowie der behördlichen und betrieblichen Anordnungen verantwortlich.

(2) <sup>1</sup>Die Betriebsleitung besteht aus einer Leiterin oder einem Leiter und mindestens einer weiteren Person als Stellvertreterin oder Stellvertreter. <sup>2</sup>Die Mitglieder der Betriebsleitung müssen die für den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erforderliche Fachkunde besitzen.

(3) Die Bestellung der Mitglieder der Betriebsleitung bedarf der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde.

(4) Liegen einfache Verhältnisse vor, wie bei Eisenbahninfrastrukturen geringen Umfangs oder bei geringfügigen Eisenbahnverkehrsleistungen, so können Ausnahmen von Absatz 2 Satz 1 zugelassen werden.

#### § 7

##### Personenbeförderung

<sup>1</sup>Die Beförderung von Personen auf einer nichtöffentlichen Eisenbahninfrastruktur bedarf der Erlaubnis. <sup>2</sup>Die Erlaubnis wird auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erteilt, wenn die Sicherheit der zu befördernden Personen und des Betriebes gewährleistet ist sowie eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der den beförderten Personen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu ersetzenden Personen-, Sach- und Vermögensschäden besteht.

#### § 8

##### Grubenanschlussbahnen

Für nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, die Zubehör eines Bergwerks im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 3 des Bundesberggesetzes und somit betriebsplanpflichtig nach § 51 Abs. 1 des Bundesberggesetzes sind (Grubenanschlussbahnen), finden die §§ 2 bis 5 keine Anwendung.

#### § 9

##### Aufgaben und Befugnisse der Aufsichtsbehörde

<sup>1</sup>Die Aufsichtsbehörde hat darüber zu wachen und darauf hinzuwirken, dass die Vorschriften des Ersten Teils dieses Gesetzes und der Verordnungen nach § 26 Abs. 1 eingehalten werden. <sup>2</sup>Sie kann in diesem Rahmen die Anordnungen treffen, die zur Herstellung oder Sicherung rechtmäßiger Zustände erforderlich sind, und dabei nach Maßgabe der §§ 64 bis 74 des Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung Zwangsmittel anwenden.

### Zweiter Teil

#### Seilbahnen

#### § 10

##### Anwendungsbereich

Der Zweite Teil dieses Gesetzes gilt für Seilbahnen für den Personenverkehr.

## § 11 Begriffsbestimmungen

(1) Seilbahnen für den Personenverkehr sind Anlagen, die dazu dienen, Personen in Fahrzeugen oder mit Schleppeinrichtungen zu befördern, die durch Seile bewegt oder getragen werden.

(2) Bei den Anlagen nach Absatz 1 handelt es sich um

1. Standseilbahnen,
2. Seilschwebbahnen,
3. Schlepplifte und
4. andere Anlagen, deren Fahrzeuge durch ein Seil bewegt werden.

(3) Zu den Anlagen nach Absatz 1 gehören nicht

1. Aufzüge, die ein Gebäude oder eine andere bauliche Anlage dauerhaft bedienen,
2. seilbetriebene Straßenbahnen,
3. zu landwirtschaftlichen Zwecken genutzte Anlagen,
4. Jahrmarktgeräte sowie Anlagen in Vergnügungsparks, die zur Freizeitgestaltung und nicht als Personenverkehrsmittel dienen,
5. bergbauliche und industrielle Anlagen,
6. seilbetriebene Fähren,
7. Zahnradbahnen und
8. durch Ketten gezogene Anlagen.

(4) Schlepplifte sind Anlagen zur Beförderung von Personen auf Skiern, Schlitten oder anderen Sportgeräten durch Schleppen mit einem Seil.

(5) <sup>1</sup>Eine Anlage ist das an seinem Bestimmungsort errichtete, aus der Infrastruktur und den in Anhang I der Richtlinie 2000/9/EG aufgezählten Teilsystemen bestehende Gesamtsystem. <sup>2</sup>Die Infrastruktur, die speziell für jede Anlage geplant und jeweils vor Ort errichtet wird, besteht aus der Linienführung, den Systemdaten sowie den für die Errichtung und Funktion der Anlage erforderlichen Stations- und Streckenbauwerken einschließlich der Fundamente.

(6) Sicherheitsbauteile sind Grundbestandteile, Gruppen von Bestandteilen, Baugruppen und Einrichtungen, die zur Gewährleistung der Sicherheit Teil der Anlage sind und deren Ausfall oder Fehlfunktion die Sicherheit oder Gesundheit von Personen gefährden können.

## § 12 Grundpflichten

(1) Seilbahnen müssen sicher gebaut, unterhalten und betrieben werden.

(2) Der Betreiber der Seilbahnen hat durch Inspektionen sowie Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sicherzustellen, dass die Anlage während der gesamten Betriebsdauer den Anforderungen des Anhangs II der Richtlinie 2000/9/EG entspricht.

## § 13 Sicherheitsanalyse

(1) Für jede geplante Anlage (§ 11 Abs. 5) ist im Auftrag des Bauherrn eine Sicherheitsanalyse durchzuführen, bei der alle sicherheitsrelevanten Aspekte des Systems und seiner Umgebung im Rahmen der Planung, der Ausführung und der Inbetriebnahme berücksichtigt und anhand der bisherigen Erfahrungen alle Risiken ermittelt werden, die während des Betriebes auftreten können.

(2) <sup>1</sup>Bei der Sicherheitsanalyse ist der geplanten Betriebsart Rechnung zu tragen. <sup>2</sup>Diese Analyse muss nach einer anerkannten Methode durchgeführt werden, wobei der Stand der Tech-

nik und die Komplexität der Anlage zu berücksichtigen sind.<sup>3</sup>In der Analyse sind das örtliche Umfeld und die ungünstigsten Betriebsbedingungen zu berücksichtigen.

(3)<sup>1</sup>Die Sicherheitsanalyse muss sich auf die Sicherheitseinrichtungen und deren Wirkung auf die Anlage sowie die mit ihnen verbundenen Teilsysteme erstrecken.<sup>2</sup>Auf diese Weise soll bewirkt werden, dass die Sicherheitseinrichtungen entweder

1. beim ersten Anzeichen einer Störung oder eines Ausfalls reagieren können, um dann in einem die Sicherheit gewährleistenden Zustand, in einer ausfallsicheren Betriebsart oder im Zwangshalt zu bleiben,
2. redundant sind und überwacht werden oder
3. so ausgelegt sind, dass die Wahrscheinlichkeit ihres Ausfalls berechnet werden kann, und einen Standard aufweisen, der einem der in den Nummern 1 und 2 beschriebenen Sicherheitsstandard gleichwertig ist.

(4)<sup>1</sup>Die Sicherheitsanalyse führt zur Erstellung eines Verzeichnisses der Risiken und Gefahrensituationen und zur Festlegung der Liste der Sicherheitsbauteile und Teilsysteme.<sup>2</sup>Aufgrund der Sicherheitsanalyse ist ein Sicherheitsbericht zu erstellen.<sup>3</sup>In dem Sicherheitsbericht sind die geplanten Maßnahmen zur Behebung etwaiger Risiken aufzuführen; die Liste der Sicherheitsbauteile und Teilsysteme ist in den Sicherheitsbericht aufzunehmen.

#### § 14

##### Planfeststellung, Plangenehmigung

(1)<sup>1</sup>Der Bau oder die Änderung einer Seilbahn bedarf der Planfeststellung.<sup>2</sup>In die Planfeststellung sind die für den Betrieb erforderlichen Neben- und Hilfseinrichtungen, insbesondere Wasser- und Stromversorgungsanlagen, Zufahrten, Bahnstationen, Werkstätten und ähnliche technische Einrichtungen einzubeziehen.<sup>3</sup>§ 18 Abs. 2 und 3 AEG gilt entsprechend.

(2) Mit dem Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung sind die Sicherheitsanalyse, die EG-Konformitätserklärungen und die zugehörigen technischen Unterlagen der Sicherheitsbauteile und Teilsysteme einzureichen.

#### § 15

##### Betriebsgenehmigung

(1)<sup>1</sup>Der Betrieb einer Seilbahn bedarf einer Genehmigung.<sup>2</sup>Die Betriebsgenehmigung wird auf Antrag erteilt.<sup>3</sup>§ 6 Abs. 2 AEG gilt entsprechend.

(2)<sup>1</sup>Eine Betriebsgenehmigung kann über die Voraussetzungen des § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes hinaus ganz oder teilweise widerrufen werden, wenn

1. der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung (§ 14) aufgehoben oder außer Kraft getreten ist oder
2. der Betrieb dauernd eingestellt wird.

<sup>2</sup>Ist die Betriebsgenehmigung erteilt worden, bevor die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens oder eine Plangenehmigung beantragt worden ist, so kann die Betriebsgenehmigung auch widerrufen werden, wenn innerhalb von zwei Jahren seit der Erteilung der Betriebsgenehmigung ein Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens oder Erteilung einer Plangenehmigung nicht gestellt wurde.

(3)<sup>1</sup>Die Erben oder die sonst durch letztwillige Verfügung berechtigten Personen können den Betrieb einer Seilbahn nach dem Tod des Betreibers vorläufig weiterführen.<sup>2</sup>Diese Befugnis erlischt nach Ablauf eines Jahres nach dem Tod des Betreibers.

#### § 16

##### Aufnahme des Betriebes

(1)<sup>1</sup>Der Betrieb einer Seilbahn darf erst nach Zustimmung der Aufsichtsbehörde aufgenommen werden.<sup>2</sup>Die Zustimmung wird erteilt, wenn

1. die Anlage dem Planfeststellungsbeschluss oder der Plangenehmigung (§ 14) entspricht,
2. die vor der Betriebsaufnahme zu erfüllenden Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung sowie der Betriebsgenehmigung erfüllt sind,
3. die Betriebssicherheit der Seilbahn gewährleistet ist,
4. eine Betriebsleitung (§ 18) bestellt ist, deren Bestellung von der Aufsichtsbehörde bestätigt ist, und
5. eine Haftpflichtversicherung nach § 19 besteht.

<sup>3</sup>Zum Nachweis der Erfüllung der Voraussetzungen des Satzes 2 Nrn. 1 bis 3 muss der Betreiber der Seilbahn ein Gutachten einer vom Fachministerium anerkannten sachverständigen Stelle vorlegen.

(2) Für eine Änderung der Seilbahn, die ein Sicherheitsbauteil oder ein sicherheitsrelevantes Teilsystem betrifft, gilt Absatz 1 entsprechend.

#### § 17

##### Schutz der Seilbahnen

Die für den Schutz der Eisenbahninfrastruktur geltenden Vorschriften in § 2 gelten für Seilbahnen entsprechend.

#### § 18

##### Betriebsleitung

(1) Die Betriebsleitung ist für den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb der Seilbahn und für die Einhaltung der den Betrieb betreffenden Rechtsvorschriften sowie behördlichen und betrieblichen Anordnungen verantwortlich.

(2) <sup>1</sup>Die Betriebsleitung besteht aus einer Leiterin oder einem Leiter und mindestens einer weiteren Person als Stellvertreterin oder Stellvertreter. <sup>2</sup>Die Mitglieder der Betriebsleitung müssen die für den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb der Seilbahn erforderliche Fachkunde besitzen.

(3) Die Bestellung der Mitglieder der Betriebsleitung bedarf der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde.

(4) <sup>1</sup>Liegen einfache Betriebsverhältnisse vor, so kann die Aufsichtsbehörde Abweichungen von Absatz 2 Satz 1 zulassen. <sup>2</sup>Einfache Betriebsverhältnisse liegen insbesondere bei geringem Betriebsumfang vor.

#### § 19

##### Versicherungspflicht

<sup>1</sup>Der Betreiber der Seilbahn muss zur Deckung der Personen-, Sach- und Vermögensschäden, für die er aufgrund des Seilbahnbetriebes einzustehen hat, haftpflichtversichert sein. <sup>2</sup>Die zur Erfüllung der Versicherungspflicht abgeschlossenen Vereinbarungen müssen die Verpflichtung des Versicherers enthalten, der Aufsichtsbehörde unverzüglich anzuzeigen, wenn das Versicherungsverhältnis gekündigt oder aus sonstigen Gründen beendet oder geändert wird.

#### § 20

##### Überprüfung

(1) <sup>1</sup>Der Betreiber der Seilbahn hat die Seilbahn jährlich von einer vom Fachministerium anerkannten sachverständigen Stelle auf ihre Betriebssicherheit überprüfen zu lassen. <sup>2</sup>Schlepplifte sind abweichend von Satz 1 jeweils nach zwei Jahren zu überprüfen. <sup>3</sup>Die Überprüfung ist in einem Prüfbericht zu dokumentieren. <sup>4</sup>Der Betreiber der Seilbahn hat der Aufsichtsbehörde den Prüfbericht unverzüglich vorzulegen. <sup>5</sup>Die Aufsichtsbehörde kann eine Nachuntersuchung anordnen. <sup>6</sup>Sie kann die Überprüfungsintervalle verkürzen, wenn es der Zustand der Anlage erfordert.

(2) Der Betreiber der Seilbahn hat der Aufsichtsbehörde unverzüglich alle Vorkommnisse mitzuteilen, die für die Betriebssicherheit von Bedeutung sind

(3) <sup>1</sup>Der Betreiber der Seilbahn hat der Aufsichtsbehörde die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die dafür notwendigen Unterlagen vorzulegen. <sup>2</sup>Er hat ferner zum Zweck der Überprüfung der Einhaltung der durch Rechtsvorschriften oder Verwaltungsakt begründeten Pflichten innerhalb der üblichen Geschäftszeit Besichtigungen der Betriebsgrundstücke, Betriebsanlagen, Fahrbetriebsmittel und Geschäftsräume sowie Einsichtnahme in die geschäftlichen Unterlagen zu ermöglichen.

(4) Der Betreiber der Seilbahn hat eine Ausfertigung der Sicherheitsanalyse, der EG-Konformitätserklärungen und der zugehörigen technischen Unterlagen der Sicherheitsbauteile und Teilsysteme zur jederzeitigen Einsichtnahme bei der Anlage aufzubewahren.

#### § 21

##### EG - Konformität der Sicherheitsbauteile

(1) Ein Sicherheitsbauteil darf nur in Verkehr gebracht werden, wenn der Hersteller oder sein in der Europäischen Union ansässiger Bevollmächtigter oder ersatzweise die Person, die das Sicherheitsbauteil in der Europäischen Union in Verkehr bringt oder für den eigenen Gebrauch herstellt,

1. das Sicherheitsbauteil einem Konformitäts-Bewertungsverfahren nach Anhang V der Richtlinie 2000/9/EG unterzogen,
2. das CE-Konformitätskennzeichen (Anhang IX der Richtlinie 2000/9/EG) auf dem Sicherheitsbauteil angebracht und
3. eine EG-Konformitätserklärung nach Anhang IV der Richtlinie 2000/9/EG auf der Grundlage der im Beschluss 93/465 EWG des Rates vom 22. Juli 1993 (ABl. EG Nr. L 220 S. 23) festgelegten Module ausgestellt

hat.

(2) Das Konformitätsbewertungsverfahren für ein Sicherheitsbauteil wird auf Antrag des Herstellers oder seines in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten durch eine von ihm ausgewählte benannte Stelle (§ 24) durchgeführt.

(3) Fällt ein Sicherheitsbauteil auch unter eine andere Richtlinie, die andere Regelungsziele verfolgt und in der eine CE-Konformitätskennzeichnung vorgesehen ist, so darf an dem Sicherheitsbauteil das CE-Konformitätskennzeichen nach diesem Gesetz nur angebracht werden, wenn auch die Konformität mit den Anforderungen der anderen Richtlinien feststeht.

#### § 22

##### EG-Konformität der Teilsysteme

(1) <sup>1</sup>Ein Teilsystem darf nur mit einer EG-Konformitätserklärung (Anhang VI der Richtlinie 2000/9/EG) in Verkehr gebracht werden. <sup>2</sup>Die EG-Konformitätserklärung wird vom Hersteller oder seinem in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten oder ersatzweise der Person, die das Teilsystem in der Europäischen Union in Verkehr bringt, auf der Grundlage einer EG-Prüfbescheinigung nach einer EG-Prüfung (Anhang VII der Richtlinie 2000/9/EG) ausgestellt. <sup>3</sup>Die EG-Prüfung wird im Auftrag des Herstellers oder seines in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten oder ersatzweise der Person, die das Teilsystem in der Europäischen Union in Verkehr bringt, durch eine benannte Stelle (§ 24) durchgeführt.

(2) <sup>1</sup>Die benannte Stelle (§ 24) stellt die EG-Prüfbescheinigung (Anhang VII der Richtlinie 2000/9/EG) aus und stellt die technischen Unterlagen zusammen, die der EG-Prüfbescheinigung beigelegt werden. <sup>2</sup>Die technischen Unterlagen müssen alle notwendigen Dokumente über die Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls sämtliche Dokumente umfassen, mit denen die Konformität von Sicherheitsbauteilen nachgewiesen wird. <sup>3</sup>Ferner müssen sie alle Unterlagen umfassen, in denen Betriebsbedingungen und -beschränkungen festgelegt sind und Hinweise für die Instandhaltung gegeben werden.

## § 23

## Konformitätsüberwachung

(1) <sup>1</sup>Stellt die Aufsichtsbehörde fest, dass

1. ein Sicherheitsbauteil das EC-Konformitätskennzeichen zu Unrecht trägt oder
2. ein Teilsystem zu Unrecht mit einer EG-Konformitätserklärung versehen ist,

so trifft sie die Anordnungen, die erforderlich sind, um die Sicherheit und die Gesundheit der betroffenen Personen und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern zu gewährleisten. <sup>2</sup>Es steht der Anwendung des Satzes 1 nicht entgegen, wenn sich eine fehlende EG-Konformität nachträglich herausstellt.

(2) <sup>1</sup>Die Aufsichtsbehörde teilt die nach Absatz 1 getroffenen Anordnungen dem Fachministerium mit. <sup>2</sup>Dieses unterrichtet das Fachministerium des Bundes und die übrigen Länder und gibt dabei die Gründe für die Nichtkonformität an.

(3) <sup>1</sup>Es ist verboten, auf Sicherheitsbauteilen Kennzeichnungen anzubringen, durch die Dritte hinsichtlich der Bedeutung und des Schriftbildes des CE-Konformitätskennzeichens irregeführt werden könnten. <sup>2</sup>Andere Kennzeichnungen dürfen angebracht werden, sofern sie die Sichtbarkeit und Lesbarkeit des CE-Konformitätskennzeichens nicht beeinträchtigen.

## § 24

## Benannte Stellen

(1) <sup>1</sup>Das Fachministerium benennt die Stellen mit Sitz in Niedersachsen, die berechtigt sind, Konformitätsbewertungsverfahren für Sicherheitsbauteile und EG-Prüfungen für Teilsysteme durchzuführen, und teilt dem Fachministerium des Bundes diese Stellen mit. <sup>2</sup>Die Benennung ist auf längstens fünf Jahre zu befristen.

(2) <sup>1</sup>Die Benennung setzt eine Beurteilung nach den Kriterien des Anhangs VIII der Richtlinie 2000/9/EG voraus. <sup>2</sup>Das Fachministerium bestimmt die für die Durchführung des Beurteilungsverfahrens zuständige sachverständige Stelle.

(3) <sup>1</sup>Die Benennung ist zu widerrufen, wenn die benannte Stelle die notwendigen Kriterien gemäß Anhang VIII der Richtlinie 2000/9/EG nicht mehr erfüllt. <sup>2</sup>Das Fachministerium unterrichtet hiervon unverzüglich das Fachministerium des Bundes und die übrigen Länder.

(4) Als benannte Stellen gelten auch die Stellen, die nach Maßgabe des Artikels 16 der Richtlinie 2000/9/EG in einem anderen Land oder in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union benannt worden sind.

## § 25

## Aufsicht

(1) Die Aufsichtsbehörde hat darüber zu wachen und darauf hinzuwirken, dass die für den Bau und den Betrieb der Seilbahnen geltenden Rechtsvorschriften und die aufgrund dieser Vorschriften erlassenen behördlichen Anordnungen eingehalten werden.

(2) <sup>1</sup>Unbeschadet der Befugnisse nach § 23 kann die Aufsichtsbehörde die im Interesse der Betriebssicherheit, des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren sowie erheblichen Nachteilen oder Belästigungen oder sonst zur Durchführung der Aufsicht erforderlichen Anordnungen treffen. <sup>2</sup>Sie kann dabei nach Maßgabe der §§ 64 bis 74 des Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung Zwangsmittel anwenden.

## Dritter Teil

**Übergangs- und Schlussbestimmungen**

## § 26

## Verordnungsermächtigungen

(1) Die Landesregierung wird, soweit nicht § 26 AEG Anwendung findet, ermächtigt, im Rahmen des Anwendungsbereiches des Ersten Teils dieses Gesetzes durch Verordnung zu regeln

1. die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Eisenbahnen sowie der auf einer Eisenbahninfrastruktur eingesetzten Fahrzeuge nach den Erfordernissen der Sicherheit und des Umweltschutzes, nach dem Stand der Technik sowie nach den internationalen Abkommen,
2. die Anforderungen an das Betriebspersonal des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur,
3. ein betriebliches Unfallmeldewesen,
4. die Voraussetzungen für die Bestätigung der Bestellung der Betriebsleitung und die Einzelheiten der Aufgaben der Betriebsleitung,
5. die Mindesthöhe der Versicherungssummen für die Haftpflichtversicherung und
6. die Aufsichtsbehörden.

(2) Die Landesregierung wird ermächtigt, im Rahmen des Anwendungsbereiches des Zweiten Teils dieses Gesetzes durch Verordnung zu regeln

1. Anforderungen an die Ausstattung und den Betrieb von Seilbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit und des Umweltschutzes, nach dem Stand der Technik sowie nach den internationalen Abkommen,
2. die fachlichen Voraussetzungen für die Anerkennung von sachverständigen Stellen und das Anerkennungsverfahren
3. die Mindesthöhe der Versicherungssummen für die Haftpflichtversicherung und
4. die Aufsichtsbehörden und die übrigen Behörden, die Aufgaben nach dem Zweiten Teil dieses Gesetzes wahrnehmen.

## § 27

## Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. eine Eisenbahninfrastruktur ohne eine nach § 5 Abs. 1 erforderliche Betriebsgenehmigung betreibt,
2. eine Eisenbahninfrastruktur ohne eine nach § 6 Abs. 3 bestätigte Bestellung der Betriebsleitung betreibt,
3. ohne die nach § 7 erforderliche Erlaubnis die Beförderung von Personen auf einer nichtöffentlichen Eisenbahninfrastruktur zulässt,
4. eine Seilbahn ohne eine nach § 15 Abs. 1 erforderliche Betriebsgenehmigung betreibt,
5. den Betrieb einer Seilbahn ohne eine nach § 16 Abs. 1 oder 2 erforderliche Zustimmung aufnimmt,
6. eine Seilbahn ohne eine nach § 18 Abs. 3 bestätigte Bestellung der Betriebsleitung betreibt oder
7. entgegen § 23 Abs. 3 auf einem Sicherheitsbauteil eine irreführende Kennzeichnung anbringt.

(2) Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 können mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Euro geahndet werden

#### § 28 Übergangsregelungen

(1) Die Erlaubnis nach § 33 des Gesetzes über Eisenbahnen und Bergbahnen (GEB) vom 16. April 1957 (Nds. GVBl. Sb. I S. 772), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 5. September 2002 (Nds. GVBl. S. 378), zum Betrieb einer Anschlussbahn gilt als Betriebsgenehmigung nach § 5 fort.

(2) Die Bestätigung der Eisenbahnbetriebsleiter und ihrer Stellvertreter nach § 34 Abs. 2 Satz 1 GEB gilt als Bestätigung nach § 6 Abs. 3 fort.

(3) Die Erlaubnis nach § 40 GEB für den Bau und Betrieb einer Bergbahn des öffentlichen Verkehrs gilt als Betriebsgenehmigung nach § 15 fort.

#### § 29 In-Kraft-Treten

<sup>1</sup>Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft. <sup>2</sup>Gleichzeitig tritt das Gesetz über Eisenbahnen und Bergbahnen außer Kraft.

---

### Begründung

#### A. Allgemeiner Teil

##### 1. Anlass und Ziele des Gesetzentwurfs

Das vorliegende Gesetz ersetzt das Gesetz über Eisenbahnen und Bergbahnen (GEB) vom 16. April 1957. Eine Neufassung ist unumgänglich, da im bergbahnrechtlichen Teil die Vorschriften der europäischen Seilbahnrichtlinie zwingend in nationales Recht umzusetzen sind. Die Umsetzung hätte spätestens bis zum 3. Mai 2002 erfolgen müssen, allerdings konnte kein Bundesland diese Frist einhalten. Wegen dieser ohnehin notwendigen Änderung des Gesetzes liegt es nahe, auch die Vorschriften über die Eisenbahnen dem zuletzt durch die Zweite Novelle zum Allgemeinen Eisenbahngesetz vom 21. Juni 2002 veränderten bundesrechtlichen Rahmen anzupassen. Die letzte Änderung des Gesetzes über Eisenbahnen und Bergbahnen erfolgte am 5. September 2002 durch das Gesetz zur Umsetzung europarechtlicher Vorschriften zum Umweltschutz. Dabei handelt es sich um eine Folgeänderung, die aufgrund des veränderten europarechtlichen Rahmens zur Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich wurde. Die Neufassung des Gesetzes liefert die Gelegenheit, es nach nunmehr fast 50 Jahren insgesamt den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Die Neufassung berücksichtigt die erforderlichen Anpassungen und dient gleichzeitig der Modernisierung und Straffung der bisherigen Vorschriften. So konnte eine deutliche Reduzierung des Regelungsumfangs erreicht werden, obwohl die Umsetzung der europäischen Seilbahnrichtlinie die Aufnahme völlig neuer Regelungen erforderlich machte.

Im Gegensatz zur bisherigen Vorschrift verwendet der vorliegende Entwurf den Begriff der „Bergbahn“ nicht mehr. Dabei handelt es sich um einen Oberbegriff für alle Bergbahn-Systeme, der sowohl die schienengebundenen Zahnradbahnen als auch die Seilbahnen der verschiedenen Bauarten umfasst. Im gesamten Bundesgebiet gibt es nur wenige Zahnradbahnen. Davon liegt keine in Niedersachsen. Aufgrund der Topographie ist nicht davon auszugehen, dass künftig in Niedersachsen Schienenbahnen als Zahnradbahnen ausgeführt werden. Daher besteht für Zahnradbahnen kein Regelungsbedürfnis. In Anlage 1 Nr. 22 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist der Begriff „Berg-

bahn“ jedoch weiterhin enthalten; diese Anlage ist daher bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit zu bereinigen.

Um für mögliche Organisationsänderungen ohne eine erneute Änderung des Gesetzes flexibel zu sein, wurde in der vorliegenden Neufassung im Gegensatz zum bisherigen Gesetzeswortlaut bewusst weitgehend darauf verzichtet, im Gesetz selbst konkrete Zuständigkeiten zu bestimmen.

Um unnötige Sonderregelungen zu vermeiden, wurden den allgemeinen verwaltungsrechtlichen Regelungen vorgehende Sondervorschriften in diesem Gesetz vermieden. Regelungen zur Beifügung von Nebenbestimmungen sowie über den Widerruf und die Rücknahme von Verwaltungsakten wurden im Hinblick auf die Vorschriften der §§ 36, 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) daher nicht getroffen.

## 2. Beteiligungsverfahren

Die Anhörung der Verbände und sonstiger Stellen nach § 31 Abs. 1 GGO wurde im Zeitraum vom 26. Mai bis 21. Juni 2004 durchgeführt.

Folgenden Verbänden und sonstigen Stellen wurde Gelegenheit gegeben, zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen:

1. Niedersächsischer Städtetag
2. Niedersächsischer Landkreistag
3. Niedersächsischer Städte und Gemeindebund
4. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
5. Verband der Museums- und Touristikbahnen (VDMT)
6. Verband Deutscher Seilbahnen und Schleplifte e.V. (VDS)

Lediglich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat eine Stellungnahme abgegeben. Soweit seinen Vorschlägen nicht gefolgt wurde, werden sie in den Ausführungen zu den jeweiligen Regelungen behandelt.

## 3. Auswirkungen

Auswirkungen von frauenpolitischer Bedeutung, Auswirkungen auf die Umwelt oder schwerbehinderte Menschen, auf Familien sowie Auswirkungen auf den Haushalt beinhaltet die Vorlage nicht.

## B. Besonderer Teil

Erster Teil: Eisenbahnen

Zu § 1:

Dem Bund steht im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 des Grundgesetzes die Gesetzgebungsbefugnis für Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind, mit Ausnahme der Bergbahnen zu. Das Land macht daher nur noch soweit von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch, wie die bundesgesetzlichen Regelungen dies zulassen.

Diese Vorschrift definiert den Anwendungsbereich des die Eisenbahnen betreffenden Teils des Gesetzes in Übereinstimmung mit den Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der Fassung der Zweiten Novelle vom 21. Juni 2002. Die vorgesehenen Änderungen im Rahmen des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften des Bundes sind bereits berücksichtigt. Andere Schienenbahnen, wie z. B. Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen und Schienenbahnen besonderer Bauart sind keine Eisenbahnen. Es wurde daher darauf verzichtet, derartige Bahnen ausdrücklich auszunehmen. Dies war im Hinblick auf den ausdrücklich auf Eisenbahneninfrastrukturen begrenzten Geltungsbereich des Gesetzes nicht erforderlich.

Für öffentliche Eisenbahnunternehmen enthält das Gesetz nur noch Vorschriften, die die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreffen. Auch hinsichtlich der nichtöffentlichen Eisenbahnen werden nur Regelungen für die nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen getroffen. Eisenbahnverkehrsunternehmen - öffentliche und nichtöffentliche - werden vom Geltungsbereich des Gesetzes nicht erfasst.

Damit wird nur scheinbar eine Regelungslücke geschaffen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs trifft das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) alle erforderlichen Regelungen. Zu einem erheblichen Teil werden die vorhandenen nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen von öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient, die, wie bereits ausgeführt, den Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unterliegen. Wird der Betrieb vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit eigenem Personal und auch mit eigenen Fahrzeugen durchgeführt, ist der Betriebsleiter der nichtöffentlichen Eisenbahninfrastruktur auch für diese Fahrzeuge und für das Bedienungspersonal verantwortlich. Besondere Regelungen für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie sie in den Landeseisenbahngesetzen einiger anderer Bundesländer bestehen, werden nicht für erforderlich gehalten. Der Geltungsbereich des Gesetzes konnte damit auf Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die in Niedersachsen von einer nichtbundeseigenen Eisenbahn betrieben werden, beschränkt werden.

Zu § 2:

Diese Vorschrift entspricht dem bisherigen § 17 GEB. Sie dient zum Schutz der Eisenbahninfrastruktur vor Einflüssen von außen. Die Regelung des § 17 GEB entspricht im Wesentlichen § 31 des Niedersächsischen Straßengesetzes. Sie wurde sprachlich angepasst. Aufgrund der durch die genannten Anlagen und sonstigen Hindernisse verursachten möglichen Betriebsgefahren ist die Vorschrift weiterhin erforderlich.

Absatz 1 legt für die Eigentümer und Besitzer benachbarter Grundstücke bestimmte Duldungspflichten fest. Der Begriff des „benachbarten“ Grundstückes wurde dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 14 und 17) entlehnt.

Die Regelung des Absatzes 2 Satz 1 verhindert die Errichtung neuer und die Veränderung vorhandener Anlagen. Satz 2 hingegen ermöglicht es, bereits errichtete Anlagen oder vorgenommene Änderungen wieder beseitigen zu lassen. Diese Eingriffsbefugnisse stehen jedoch unter dem Vorbehalt, dass die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährdet ist. Die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleiben unberührt.

Absatz 3 regelt die Befugnisse der Aufsichtsbehörde. Die zulässigen Zwangsmaßnahmen ergeben sich aus § 9.

Der VDV regte hier an, keinen Ausgleich für Aufwendungen zu verankern, die aufgrund von zu duldenen oder zu ergreifenden Maßnahmen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens entstanden sind. Da hier die Grundstücke und somit das Eigentum - meist privater - Dritter aufgrund des Eisenbahnbetriebes besonderen Beschränkungen unterworfen sind, die für andere Liegenschaften nicht gelten, wird dem Vorschlag des VDV nicht gefolgt. Vielmehr erscheint hier eine Entschädigungsregelung im Hinblick auf das grundgesetzlich geschützte Eigentumsrecht für die im Interesse des Eisenbahnverkehrs erforderlichen Beschränkungen als gerechtfertigt.

Zu § 3:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen des öffentlichen Verkehrs sind verpflichtet, ihre Infrastruktur uneingeschränkt vorzuhalten, solange die Genehmigung nach § 6 AEG besteht. Die Stilllegung bedarf nach § 11 AEG der aufsichtsbehördlichen Genehmigung. Vorher ist die betroffene Eisenbahninfrastruktur Dritten zur Übernahme anzubieten. Daher besteht bei diesen Unternehmen ein besonderes Interesse daran, die Erteilung der Genehmigung zur Stilllegung - oder wie in § 11 AEG formuliert „zur dauernden Einstellung des Betriebes“ - zu veröffentlichen.

Dabei ist lediglich die Tatsache, dass eine Stilllegungsgenehmigung erteilt wurde, der Öffentlichkeit von der Aufsichtsbehörde kund zu tun. Es handelt sich dabei nicht um eine Bekanntmachung im Sinne des § 41 VwVfG. Im Gegensatz zu der bisher in § 11 Abs. 2 GEB für die Erteilung von

Genehmigungen getroffenen Regelung ist nur die Erteilung einer Genehmigung - zur Betriebseinstellung - und nicht mehr deren Inhalt durch die Aufsichtsbehörde zu veröffentlichen.

Zu § 4:

Diese Vorschrift entspricht dem bisherigen § 24 GEB. Sie wurde vereinfacht und gestrafft. Die Vorschrift dient im öffentlichen Interesse der Sicherstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur. Die Beschränkung auf die Verfügung über Betriebsgrundstücke, auf denen sich Infrastruktureinrichtungen des öffentlichen Verkehrs befinden, und entsprechende grundstücksgleiche Rechte ist mit einer Deregulierung und Vereinfachung für die Eisenbahnen verbunden. Der Begriff der Infrastruktureinrichtungen ist synonym mit dem in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verwandten Begriff der „Bahnanlagen“, wie er in § 4 Abs. 1 EBO definiert wird, zu verstehen.

Absatz 1 Satz 1 erfasst alle Rechtsgeschäfte, die auch - ggf. künftige - sachenrechtliche Verpflichtungen des Eisenbahnunternehmens beinhalten, wie z. B. die Veräußerung von Grundstücken, von Erbbaurechten sowie die Belastung von Grundvermögen mit Grunddienstbarkeiten und Erbbaurechten. Allerdings kommen in der Praxis immer wieder Fälle vor, in denen zunächst „nur“ schuldrechtliche Verpflichtungen eingegangen werden, die jedoch das Unternehmen zu sachenrechtlichen Handlungen in der Zukunft verpflichten. Da diese schuldrechtlichen Rechtsverhältnisse ebenso geeignet sind, vollendete Tatsachen zu schaffen, müssen sie im Hinblick auf die sich daraus möglicherweise ergebenden Beeinträchtigungen des Bahnbetriebes ebenfalls der Anzeigepflicht unterworfen werden. Generell müssen alle Verkäufe der o. g. Betriebsgrundstücke, die Veräußerung grundstücksgleicher Rechte an derartigen Flächen, die Bestellung von Erbbaurechten an diesen Liegenschaften und die Belastung der Grundstücke mit dinglichen Rechten, die in Abteilung II des Grundbuchs eingetragen werden, der Aufsichtsbehörde angezeigt werden. Erforderlich ist jeweils nur eine Anzeige. Ist bereits die Verpflichtung zur Veräußerung angezeigt worden, bedarf die sachenrechtliche Abwicklung keiner nochmaligen Anzeige.

Zur Vermeidung unnötigen Verwaltungsaufwandes wurde im Gegensatz zu § 24 Abs. 1 GEB davon abgesehen, wie bisher eine Genehmigungspflicht zu normieren. Stattdessen wurde eine Anzeigepflicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens geregelt. Um die Aufsichtsbehörde in bestimmten Fällen zum Einschreiten zu ermächtigen, sieht Absatz 2 vor, dass die nach Absatz 1 anzeigepflichtigen Rechtsgeschäfte untersagt werden können, wenn sie die Fortführung des Eisenbahnbetriebes beeinträchtigen. Um Rechtssicherheit zu schaffen, ist für eine von der Aufsichtsbehörde nur im Bedarfsfall auszusprechende Untersagung eine Frist festgelegt worden, innerhalb derer die Untersagung zulässig ist. Die Frist ist einerseits lang genug, um der Aufsichtsbehörde eine ausreichende Prüfung des Falles zu ermöglichen, und behindert andererseits das Eisenbahnunternehmen nicht unangemessen in der Entfaltung seiner privatwirtschaftlichen Möglichkeiten. Das Rechtsgeschäft wird wirksam, wenn die in Absatz 2 genannte Frist verstrichen ist, ohne dass die Aufsichtsbehörde das Rechtsgeschäft untersagt hat. Die Frist kann im Interesse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Bedarfsfall durch die ausdrückliche Zustimmung der Aufsichtsbehörde verkürzt werden.

Zu § 5:

§ 5 legt die Voraussetzungen fest, die für die Erteilung einer Genehmigung zum Betrieb eines nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens nachzuweisen sind. Besondere Voraussetzungen für die Rücknahme oder den Widerruf einer erteilten Genehmigung sind im Hinblick auf die allgemeinen Vorschriften der §§ 48 und 49 VwVfG entbehrlich. Die Regelung des Satzes 1 folgt dem Grundsatz der rechtlichen Trennung von Infrastruktur und Fahrbetrieb, der mit der Eisenbahnneuordnung in das Allgemeine Eisenbahngesetz Eingang gefunden hat. Eine einheitliche Genehmigung sowohl für den Fahrbetrieb als auch für den Betrieb der Infrastruktur kann nach den Vorschriften des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften des Bundes nicht mehr erteilt werden. Dem Landesrecht unterliegt künftig nur noch die Genehmigung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen des nichtöffentlichen Verkehrs (Anschlussbahnen).

Bei Anschlussbahnen besteht aufgrund der besonderen Umstände einer nichtöffentlichen Eisenbahninfrastruktur kein Bedürfnis, alle Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 AEG zur Voraussetzung für

die Erteilung einer Genehmigung zu machen. Ausschlaggebend sind hier die persönliche Zuverlässigkeit und die notwendige Fachkunde für den Betrieb einer Anschlussbahn.

Sofern eine Eisenbahnbetriebsleiterin oder ein Eisenbahnbetriebsleiter für Anschlussbahnen bestellt wurde, gilt die erforderliche Fachkunde als nachgewiesen. Obwohl für die nichtöffentlichen Eisenbahnen, soweit sie keine öffentliche Eisenbahninfrastruktur benutzen, eine Betriebsleiterin oder ein Betriebsleiter nach den Vorschriften der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung nicht erforderlich ist, kann dieser Fachkundenachweis, der regelmäßig über die Anforderungen an eine Eisenbahnbetriebsleiterin oder einen Eisenbahnbetriebsleiter für Anschlussbahnen hinausgeht, ebenfalls als Nachweis der erforderlichen Fachkunde angesehen werden. Eine der Betriebsleiterin oder dem Betriebsleiter für öffentliche Eisenbahnen entsprechende Fachkunde der Eisenbahnbetriebsleiterin oder des Eisenbahnbetriebsleiters für Anschlussbahnen ist weiterhin nicht beabsichtigt und auch nicht erforderlich.

Der VDV hat im Zusammenhang mit dieser Regelung die nach § 5 Abs. 2 Satz 2 aufgestellte Fiktion des Fachkundenachweises abgelehnt. Den Ausführungen des VDV wird hier nicht gefolgt. Im Gegensatz zu den Ausführungen des VDV entspricht die getroffene Regelung dem Inhalt der für den Fachkundenachweis bei öffentlichen Eisenbahnen nach § 6 Abs. 2 Nr. 3 AEG i.V.m. § 3 der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung getroffenen Regelungen. Die Vorschrift konnte so gestrafft und vereinfacht werden. Diese vereinfachte Form der fingierten Fachkunde ist auch im Hinblick auf den Charakter der überwiegenden Anzahl der Anschlussbahnen angemessen.

Zu § 6:

Die grundsätzliche Verpflichtung zur Bestellung von Betriebsleiterinnen oder Betriebsleitern für Eisenbahnen ergibt sich aus der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) vom 7. Juli 2000. Nach § 1 Abs. 7 EBV besteht für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen jedoch keine Verpflichtung zur Bestellung von Betriebsleiterinnen oder Betriebsleitern. Unter bestimmten Voraussetzungen - wenn der Verkehr mit eigenen Fahrzeugen selbst durchgeführt wird - war bereits nach bisheriger Rechtslage (§ 34 GEB) eine Eisenbahnbetriebsleiterin oder ein Eisenbahnbetriebsleiter für eine Anschlussbahn zu bestellen. Zur Wahrung der Betriebssicherheit wird an dieser Regelung festgehalten. § 6 konkretisiert und straft die Voraussetzungen, unter denen auch künftig eine Eisenbahnbetriebsleiterin oder Eisenbahnbetriebsleiter für Anschlussbahninfrastrukturunternehmen zu bestellen ist. Da das Gesetz Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht erfasst, sind nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen auch nicht verpflichtet, eine für die Sicherheit des Betriebes verantwortliche Person zu bestellen, sofern sie keine öffentliche Eisenbahninfrastruktur benutzen (§ 1 Abs. 7 EBV). Betreiben sie eine eigene Eisenbahninfrastruktur, werden sie von der Regelung des § 6 - als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des nichtöffentlichen Verkehrs - erfasst. Sofern sie eine Eisenbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs nutzen, müssen sie eine Betriebsleiterin oder einen Betriebsleiter nach den für öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen geltenden Bestimmungen der EBV bestellen. Sind sie auf fremden Eisenbahninfrastrukturen des nichtöffentlichen Verkehrs tätig, werden sie von der Betriebsleitung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens überwacht.

Die Verantwortung des Eisenbahnbetriebsleiters eines nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens geht - auch unter Bezug auf die in § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG geregelte Verpflichtung zur sicheren Betriebsführung - über die Entscheidung, dass die Fahrzeuge mit der betriebenen Strecke kompatibel sind, hinaus. Der Betriebsleiter ist für die übergreifende Sicherheit verantwortlich und stellt insoweit die Schnittstelle zwischen Infrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen dar. Auch wenn der Eisenbahnbetriebsleiter des Infrastrukturunternehmens keinen Einfluss auf Bau, Wartung oder Instandhaltung von Fahrzeugen hat, ist er doch dafür verantwortlich, dass auf der von ihm überwachten Eisenbahninfrastruktur nur sichere Fahrzeuge eingesetzt werden. Erkennt er, dass die eingesetzten Fahrzeuge aufgrund ihrer Bauart oder wegen Mängel in Wartung oder Instandhaltung bzw. im Hinblick auf Beschädigungen nicht auf der vorhandenen Infrastruktur eingesetzt werden können bzw. einen sicheren Betrieb nicht zulassen, muss er den Einsatz der Fahrzeuge auf dieser Eisenbahninfrastruktur unterbinden. Nur so ist der weitere sichere Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gewährleistet. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Gefahr nicht von der Infrastruktur selbst, sondern von den eingesetzten Fahrzeugen ausgeht. Regelungslücken ergeben sich daher aus dieser - der Deregulierung dienenden - Straffung der

Vorschrift nicht. Um die Vorschrift sprachlich zu vereinfachen, wird der Begriff der Betriebsleitung eingeführt.

Absatz 1 legt den Verantwortungsbereich der Betriebsleitung fest. Dieser obliegt die umfassende Verantwortung für die Verkehrsabwicklung auf der von ihr betreuten Infrastruktur. Im Hinblick darauf, dass künftig möglicherweise verstärkt Unternehmen nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsleistungen auf fremden Infrastrukturen anbieten, ist es die Aufgabe der Betriebsleitung des Infrastrukturbetreibers, die sichere und ordnungsgemäße Abwicklung des Gesamtbetriebes zu gewährleisten.

Absatz 2 Satz 1 bestimmt die Zusammensetzung der Betriebsleitung. Im Hinblick auf den unterschiedlichen Umfang der bestehenden Infrastrukturanlagen und hinsichtlich der Komplexität der angewandten Betriebsweisen besteht ein Bedürfnis, die Unternehmen in Bezug auf die nachzuweisende Fachkunde in angemessener Weise unterschiedlich zu behandeln. Die Bandbreite des erforderlichen Fachwissens ist angesichts von Anschlussbahnen mit umfangreichen Anlagen und komplizierten betrieblichen Verfahrensweisen einerseits und einfachen Gleisanschlüssen andererseits groß. Absatz 2 Satz 2 ermöglicht diese Differenzierung im Rahmen des Nachweises der „erforderlichen“ Fachkenntnisse.

Der VDV weist daraufhin, dass nach dem Wortlaut des Absatzes 2 Satz 2 die Betriebsleitung nur aus einer Leiterin oder einem Leiter sowie mindestens einem Stellvertreter besteht, während nach der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung des Bundes auch mehrere Leiterinnen oder Leiter bestellt werden können. Der VDV regt daher eine entsprechende Ergänzung des Gesetzes an. Nach dem Gesetzeswortlaut ist sowohl die Bestellung mehrerer Eisenbahnbetriebsleiterinnen oder Eisenbahnbetriebsleiter für Anschlussbahnen als auch mehrerer Stellvertreterinnen oder Stellvertreter möglich. Im Hinblick auf den meist eher begrenzten Umfang der betriebenen Eisenbahninfrastrukturen, dürfte jedoch die Bestellung von einer Eisenbahnbetriebsleiterin oder einem Eisenbahnbetriebsleiter sowie einer Stellvertreterin oder eines Stellvertreters die Regel sein. Der Vorschlag des VDV wurde daher nicht in den Gesetzestext übernommen.

Absatz 3 legt fest, dass die Mitglieder der Betriebsleitung von der Aufsichtsbehörde zu bestätigen sind. Die Verwendung des Begriffs „Mitglieder“ macht deutlich, dass auch künftig die Funktion der Betriebsleiterin oder des Betriebsleiters oder der Stellvertreterin oder des Stellvertreters jeweils einzeln besetzt und die Bestellung gesondert bestätigt werden kann. Mit der sprachlichen Vereinfachung geht insoweit keine materielle Veränderung einher.

Absatz 4 eröffnet die Möglichkeit, über die Beurteilung nach Absatz 2 Satz 2 hinaus einfache Betriebsverhältnisse berücksichtigen zu können. Die Regelung ermöglicht eine flexible Differenzierung zwischen den Unternehmen. Dies dient auch der angemessenen Entlastung gerade kleiner Anschlussbahnunternehmen. Daher können „einfache Verhältnisse“ über die nach Absatz 2 Satz 2 erforderliche Differenzierung der „erforderlichen Fachkunde“ hinaus entsprechend berücksichtigt werden. Der Begriff der „einfachen Verhältnisse“ ist im Eisenbahnrecht geläufig (z. B. § 3 Abs. 1 und 2 EBV, § 45 Abs. 7 EBO). Aufgrund der großen Bandbreite von Möglichkeiten ist eine umfassendere Beschreibung dieser „einfachen Verhältnisse“ nicht möglich. Die Aufzählung des Absatzes 4 ist daher nicht abschließend, sondern nennt nur typische Fallkonstellationen.

Zu § 7:

§ 7 entspricht dem bisherigen § 36 GEB. Er wurde an die aktuelle Rechtslage sowie an die Bedürfnisse der Praxis angepasst. Die Vorschrift dient dazu, auf einer grundsätzlich für den Güterverkehr konzipierten Anschlussbahn zu besonderen Anlässen (Jubiläen, Ausstellungen, Präsentationen und dergleichen) die Beförderung von Personen zulassen zu können. Von dieser Regelung wurde bereits bisher von den Anschlussbahnen in Niedersachsen rege Gebrauch gemacht. Sie ist daher auf jeden Fall beizubehalten.

Im Gegensatz zur bisherigen Regelung des § 36 GEB gibt § 7 Satz 2 nunmehr vor, unter welchen Voraussetzungen die Erlaubnis zur Personenbeförderung auf einer Anschlussbahn erteilt wird. Neben einer Haftpflichtversicherung für die bei der Personenbeförderung möglicherweise entstehenden Personen-, Sach- und Vermögensschäden muss die Sicherheit der beförderten Personen nachgewiesen sein. Darüber hinaus kann von der Personenbeförderung auch eine Betriebsgefahr

für die Anschlussbahn ausgehen (z. B. beim Einsatz besonderer Fahrzeuge wie Dampflokomotiven, die ggf. mit den betrieblichen oder technischen Voraussetzungen auf der Anschlussbahn nicht kompatibel sind). Daher ist für den Fall, dass die Personenbeförderung auf der Anschlussbahn zwar gefahrlos möglich, jedoch ihrerseits mit Betriebsgefährdungen für den Anschlussbahnverkehr verbunden ist, die beantragte Erlaubnis zu versagen, wenn den Gefährdungen nicht anders begegnet werden kann. Die Erlaubnis ist vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zu beantragen. Der Antragsteller hat später auch dafür Sorge zu tragen, dass etwaigen Nebenbestimmungen der Genehmigung nachgekommen wird.

Allein aufgrund der fehlenden Regelmäßigkeit derartiger Verkehre sind diese nicht in der Lage oder gar dazu bestimmt, eine bestehende, allgemeine Verkehrsnachfrage zu befriedigen. Sie fallen daher nicht unter den Geltungsbereich des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG). Dies wird auch unter Berücksichtigung der in § 2 Abs. 1 und 2 NNVG niedergelegten Grundsätze und Ziele deutlich. Darüber hinaus werden diese „Verkehrsleistungen“ eigenwirtschaftlich erbracht und nicht von einem Aufgabenträger nach § 4 NNVG bestellt.

Der Auffassung des VDV, dass die in § 7 Satz 2 vorgesehene Versicherungspflicht den Regelungen der Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung (EBHaftPflV) widerspricht, kann nicht gefolgt werden. Richtig ist, dass nach § 1 Abs. 1 EBHaftPflV grundsätzlich alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine entsprechende Haftpflichtversicherung abschließen müssen. Weiter regelt § 1 Abs. 2 Nr. 2 EBHaftPflV, dass dies nicht für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen gilt. Die Regelung beruht auf § 26 Abs. 1 Nr. 8 AEG. Nach § 26 Abs. 5 AEG gilt diese Verordnungsermächtigung jedoch nur insoweit, als die Einheit des Eisenbahnbetriebes es erfordert. Regelungen im Interesse der Einheit des Eisenbahnbetriebes beschränken sich auf technische Details. Im Interesse der Einheit des Eisenbahnwesens dürfte es nicht geboten sein, nichtöffentliche und öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen einer einheitlichen Versicherungspflicht zu unterwerfen. Die Verordnungsermächtigung des Bundes geht also nicht soweit, wie vom VDV angenommen. Infolgedessen kann nicht davon ausgegangen werden, dass die bundesgesetzliche Vorschrift eine abschließende Regelung treffen sollte und insoweit die grundgesetzliche Sperrwirkung im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 des Grundgesetzes entfaltet. Die Anregung des VDV wurde daher nicht aufgenommen.

Zu § 8:

Diese Vorschrift regelt die Rechtsverhältnisse der Grubenanschlussbahnen, soweit Eisenbahnanlagen betroffen sind. Die Regelung entspricht dem bisherigen § 37 GEB. Die Vorschrift wurde an die Bedürfnisse der Praxis angepasst, besser als bisher auf die bergrechtlichen Vorschriften abgestimmt und sprachlich überarbeitet. Satz 1 definiert den Begriff der Grubenanschlussbahn. Für diese Anlagen gelten - wie bisher - nur die Vorschriften über die Betriebsleitung und die Beförderung von Personen.

Im Rahmen von Betriebsplanzulassungen nach § 51 Abs. 1 des Bundesberggesetzes (BBergG) werden oftmals Anlagen und Fahrzeuge der Grubenanschlussbahn zugelassen. Nach § 54 Abs. 2 Satz 1 BBergG sind dabei die Behörden zu beteiligen, deren Aufgabenbereich dadurch betroffen ist. Eine Verweisung auf die bereits nach dieser Regelung zu beteiligende technische Eisenbahnaufsicht ist daher entbehrlich.

Zu § 9:

Diese Regelung beinhaltet die erforderliche Aufgaben- und Befugnisnorm für die Eisenbahnaufsichtsbehörden. Ihr werden dabei die nach § 5 a Abs. 4 AEG eingeräumten Befugnisse - die ausdrücklich nur für die Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gelten - auch für die Überwachung dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften übertragen. Satz 2 stellt klar, dass der Eisenbahnaufsichtsbehörde dabei die nach den §§ 64 bis 74 des Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung zugelassenen Zwangsmittel zur Verfügung stehen.

Zweiter Teil: Seilbahnen

Vorbemerkung zu den §§ 10 bis 25:

Die §§ 10 bis 25 dienen auch der Umsetzung der Richtlinie 2000/9/EG vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr (im Folgenden: Seilbahnrichtlinie) in niedersächsisches Recht. Die EG will mit der Richtlinie den freien Warenverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten sicherstellen und ein einheitliches Mindestsicherheitsniveau der Seilbahnen erreichen. Die Richtlinie formuliert daher grundlegende Anforderungen im Hinblick auf Sicherheit und Gesundheit von Personen, Umweltschutz und Verbraucherschutz. Sie gilt nur für neue Anlagen sowie bestehende Seilbahnen, die wesentlich umgebaut werden.

Zu § 10:

§ 10 regelt den Anwendungsbereich des die Seilbahnen - früher als Bergbahnen bezeichnet - betreffenden Teiles des Gesetzes.

Zu § 11:

§ 11 enthält die Definitionen aus dem Bereich des Seilbahnwesens. Er entspricht der bisherigen Regelung des § 39 Abs. 1 GEB und ist den aktuellen Entwicklungen angepasst worden. Schlepp-einrichtungen, die Wasserskiläufer auf Rundkursen ziehen, gelten nicht als Schlepplifte, da sie nicht der Beförderung des Sportlers dienen, sondern einen zwingenden Bestandteil der unmittelbaren Ausübung der Sportart darstellen. Seilwinden zum Verschieben von Fahrzeugen (Seilzug- und Spillanlagen) werden ebenfalls nicht vom Begriff des Schleppliftes erfasst, da sie nicht der Beförderung von Personen dienen. Die Absätze 5 und 6 liefern Bestimmungen für Begriffe, die durch die Seilbahnrichtlinie in den Gesetzentwurf Eingang gefunden haben.

Zu § 12:

Diese Vorschrift beschreibt die allgemeinen Grundpflichten hinsichtlich des Baus und Betriebes einer Seilbahn. Absatz 2 setzt Artikel 3 Abs. 1 der Seilbahnrichtlinie um, indem er auf die Sicherstellung der in Anhang II der Seilbahnrichtlinie aufgeführten grundlegenden Anforderungen für die Planung, den Bau und die Inbetriebnahme einer Seilbahn verweist.

Zu § 13:

Die Durchführung einer Sicherheitsanalyse ist in diesem Umfang in Artikel 4 in Verbindung mit Anhang III der Seilbahnrichtlinie vorgeschrieben.

Zu § 14:

Die Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens war bereits in § 13 GEB geregelt. Absatz 1 Satz 3 verweist auf § 18 Abs. 2 und 3 AEG und räumt damit die Möglichkeit ein, statt eines Planfeststellungsverfahrens eine Plangenehmigung oder einen Planverzicht durchzuführen. Dadurch wird eine Angleichung an anderes Fachplanungsrecht im Verkehrsbereich sowie an das Verwaltungsverfahrensgesetz vorgenommen. Die Vorschriften des § 13 Abs. 2 GEB sind im Hinblick auf die Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu Planfeststellungsverfahren entbehrlich. Die Vorschriften des § 18 AEG beziehen hinsichtlich der Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen die Regelungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes des Bundes mit ein. Damit ist auch nach der Neufassung des niedersächsischen Gesetzes sichergestellt, dass den in nationales Recht umzusetzenden Vorschriften der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz wie bisher Genüge getan wird.

Zu § 15:

§ 15 regelt die Voraussetzungen, die für die Erteilung einer Genehmigung zum Betrieb von Seilbahnen nachzuweisen sind. Er wurde den aktuellen Bedürfnissen der Praxis sowie der geltenden Rechtslage im Bereich der Eisenbahnen inhaltlich angepasst. Absatz 2 regelt den Widerruf der erteilten Genehmigung und liefert im Hinblick auf die besonderen Begebenheiten einer Seilbahn besondere Widerrufsgründe, die über die Voraussetzungen des § 49 VwVfG hinausgehen.

Absatz 3 liefert die erforderliche Regelung für die Fortführung des Seilbahnbetriebes, falls der Genehmigungsinhaber stirbt. Die allgemeinen Regelungen des § 46 der Gewerbeordnung, die nur

bestimmte Erben berücksichtigen sowie lediglich die Führung des Betriebes durch einen Stellvertreter ermöglichen, reichen nicht aus, um diesen Zweck zu erreichen, sodass hier eine spezielle Vorschrift erforderlich ist. Die entsprechenden gesetzlichen Vorschriften anderer Bundesländer enthalten im Gegensatz zum bisherigen niedersächsischen Gesetz derartige Regelungen. Die verbleibende Zeit von einem Jahr ist ausreichend für die Entscheidung der Erben, ob und durch wen der Betrieb fortgeführt werden soll.

Zu § 16:

Bereits bei den Eisenbahnen hat es sich in der Praxis als vorteilhaft herausgestellt, die Voraussetzungen der Erteilung einer Betriebsgenehmigung von den technischen Voraussetzungen für die Durchführung des Betriebes zu trennen. Aus diesem Grunde sind für die Erteilung der Betriebsgenehmigung nur die subjektiven Zugangsvoraussetzungen nachzuweisen. Im Bundesrecht hat dies für die Eisenbahnen seinen Niederschlag in der Regelung des § 6 AEG gefunden. Um darüber hinaus sicherzustellen, dass die objektiven (technischen) Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen, war bisher in § 22 GEB vor Eröffnung des Betriebes einer Eisenbahn eine entsprechende Eröffnungserlaubnis vorgesehen. Für die Eisenbahnen ist inzwischen mit der Einfügung des § 7 a AEG im Rahmen der Zweiten Novelle zum Allgemeinen Eisenbahngesetz eine bundesgesetzliche Regelung entstanden. § 16 des Gesetzentwurfs orientiert sich an der Regelung des § 7 a AEG und umfasst darüber hinaus die für den Bereich der Seilbahnen erforderlichen Besonderheiten.

Absatz 2 legt fest, dass sicherheitsrelevante Änderungen der Anlage ebenfalls der Zustimmung bedürfen, um sicherzustellen, dass die Änderungen erst nach Zustimmung der Aufsichtsbehörde umgesetzt werden können und so die Betriebssicherheit der Anlage auf jeden Fall gewahrt bleibt.

Zu § 17:

Diese Vorschrift erklärt den für Eisenbahninfrastruktureinrichtungen geltenden § 2 für entsprechend anwendbar und gewährleistet so den Schutz der Seilbahnanlage vor Einflüssen von außen.

Zu § 18:

Nach § 18 der Verordnung für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (BOSeil) vom 26. Februar 1968 haben Bahnunternehmer eine Betriebsleiterin oder einen Betriebsleiter sowie mindestens eine Stellvertreterin oder einen Stellvertreter zu bestellen. Eine entsprechende Verpflichtung ergab sich aus den entsprechenden gesetzlichen Vorschriften des Gesetzes über Eisenbahnen und Bergbahnen hierzu bisher nicht. Im Hinblick auf die grundlegende Bedeutung dieser Verpflichtung ist diese in dem entsprechenden Gesetz zu regeln. Die Betriebsordnung wäre entsprechend zu ändern.

Absatz 2 Satz 1 bestimmt die Zusammensetzung der Betriebsleitung. Im Hinblick auf den unterschiedlichen Umfang der Seilbahnen und hinsichtlich der Komplexität der angewandten Betriebsweisen besteht ein Bedürfnis, die Unternehmen in Bezug auf die nachzuweisende Fachkunde in angemessener Weise unterschiedlich zu behandeln. Die Bandbreite des erforderlichen Fachwissens ist angesichts von Kabinenbahnen mit umfangreichen Anlagen und komplizierten betrieblichen Verfahrensweisen einerseits und einfachen Schleppliften andererseits groß. Absatz 2 Satz 2 ermöglicht diese Differenzierung im Rahmen des Nachweises der „erforderlichen“ Fachkenntnisse.

Absatz 3 legt fest, dass die Mitglieder der Betriebsleitung von der Aufsichtsbehörde zu bestätigen sind. Die Verwendung des Begriffs „Mitglieder“ macht deutlich, dass auch künftig die Funktion der Betriebsleiterin oder des Betriebsleiters oder der Stellvertreterin oder des Stellvertreters jeweils einzeln besetzt und die Bestellung gesondert bestätigt werden kann. Mit der sprachlichen Vereinfachung geht insoweit keine materielle Veränderung einher.

Absatz 4 eröffnet die Möglichkeit, über die Beurteilung nach Absatz 2 Satz 2 hinaus einfache Betriebsverhältnisse berücksichtigen zu können. Die Regelung ermöglicht eine flexible Differenzierung zwischen den Unternehmen. Dies dient auch der angemessenen Entlastung gerade kleiner Schleppliftbetreiber. Daher können „einfache Verhältnisse“ über die nach Absatz 2 Satz 2 erforderliche Differenzierung der „erforderlichen Fachkunde“ hinaus entsprechend berücksichtigt werden. Aufgrund der großen Bandbreite von Möglichkeiten ist eine umfassendere Beschreibung dieser

„einfachen Verhältnisse“ nicht möglich. Die Aufzählung des Absatzes 4 ist daher nicht abschließend, sondern nennt nur typische Fallkonstellationen.

Die Bandbreite der möglichen Erleichterungen reicht von einem Verzicht auf die Bestellung einer Stellvertreterin oder eines Stellvertreters bis hin zum Verzicht auf eine Betriebsleiterin oder einen Betriebsleiter überhaupt. Die erforderliche Fachkunde - abgestimmt auf die herrschenden einfachen Verhältnisse - ist dann von der Geschäftsführung nachzuweisen.

Absatz 4 stellt insgesamt sicher, dass zwischen den Seilbahnen bezüglich Ihres Umfangs und des bestehenden Gefährdungspotenzials differenziert werden kann. Dies dient dem Schutz kleinerer Unternehmen vor überzogenen Anforderungen.

Zu § 19:

Öffentliche Eisenbahnen und Eisenbahnen, die eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur nutzen, sind nach der Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung verpflichtet, eine entsprechende Versicherung abzuschließen und aufrecht zu erhalten. Für Seilbahnen des öffentlichen Verkehrs bestand bisher eine derartige Verpflichtung nicht. Um das für die Öffentlichkeit bestehende Haftungsrisiko beim Betrieb der hier betroffenen Seilbahnen abzusichern, ist daher eine entsprechende Versicherungspflicht vorzusehen.

Zu § 20:

Diese Vorschrift enthält die notwendigen Regelungen zur regelmäßigen Untersuchung der betroffenen Seilbahnen.

Nach Absatz 2 muss der Betreiber der Seilbahn alle gefährlichen Ereignisse - Unfälle, so genannte "beinahe Unfälle" und sonstige mit einer Gefahr verbundenen Betriebsstörungen - mitteilen. Darüber hinaus muss die Aufsichtsbehörde in der Lage sein, ggf. das weitere Vorhandensein der Genehmigungsvoraussetzungen sowie die Einhaltung weiterer Pflichten zu prüfen. Daher haben die Unternehmen die Besichtigung der Betriebsgrundstücke, der Geschäftsräume usw. innerhalb der üblichen Geschäftszeit zu ermöglichen (Absatz 3).

Zu den §§ 21 und 22:

Der Hersteller muss Sicherheitsbauteile und Teilsysteme vor deren In-Verkehr-Bringen einer EG-Prüfung unterziehen, die die Übereinstimmung dieser Teile mit den grundlegenden Sicherheitsanforderungen der EG bestätigt. Nach bestandener Prüfung darf das In-Verkehr-Bringen dieser Teile und Systeme von den Mitgliedstaaten nicht beschränkt oder behindert werden. Mit diesen Vorschriften werden die Artikel 7 und 10 der Seilbahnrichtlinie umgesetzt.

Zu § 23:

Absatz 1 liefert der Aufsichtsbehörde die Eingriffsmöglichkeiten, falls das Sicherheitsbauteil oder das Teilsystem das CE-Konformitätskennzeichen oder die EG-Konformitätserklärung zu Unrecht tragen und daher die Beeinträchtigung der Sicherheit und Gesundheit von Personen zu besorgen ist. Damit werden Artikel 14 Abs. 1, 3 und 4 sowie Artikel 18 Abs. 4 der Seilbahnrichtlinie umgesetzt. Die Umsetzung dieser Regelungen in deutsches Recht erweist sich als recht schwierig, da sie etwas umständlich formuliert sind und nicht ohne weiteres erkennen lassen, welchen unterschiedlichen Regelungsgehalt die vorgenommenen Differenzierungen enthalten. Im Gesetzentwurf ist deshalb eine weit gefasste Regelung vorgesehen, die die verschiedenen Fallkonstellationen der Richtlinie insgesamt umspannt. Diese Lösung hilft auch, Regelungslücken zu vermeiden, die bei allzu reicher Differenzierung auftreten können.

Absatz 3 regelt die Verwendung anderer irreführender Kennzeichnungen und setzt Artikel 18 Abs. 3 der Seilbahnrichtlinie um.

Zu § 24:

Das Konformitätsbewertungsverfahren von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen kann durch Sachverständigenorganisationen wie z. B. dem TÜV oder dem DEKRA oder anderen Sachverständigenbüros erfolgen. Diese Stellen werden auf ihren Antrag benannt, wenn sie vorher ein Be-

urteilungsverfahren bezüglich ihrer fachlichen Qualifikation erfolgreich durchlaufen haben. Die Beurteilung richtet sich nach Anhang VIII der Richtlinie. § 24 setzt Artikel 16 der Seilbahnrichtlinie um.

Absatz 4 stellt klar, dass der Hersteller oder sein Bevollmächtigter das Konformitätsbewertungsverfahren für die Sicherheitsbauteile und die EG-Prüfung für die Teilsysteme von jeder beliebigen benannten Stelle in der Europäischen Union durchführen lassen kann.

Zu § 25:

Diese Regelung beinhaltet die erforderliche Aufgaben- und Befugnisnorm für die Aufsichtsbehörden. Absatz 1 weist den Aufsichtsbehörden die Aufgabe zu, über die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu wachen. Absatz 2 Satz 1 liefert den Aufsichtsbehörden die entsprechende Ermächtigunggrundlage, um aufsichtsbehördlich präventiv und repressiv gegenüber den Seilbahnbetreibern tätig werden zu können. Absatz 2 Satz 2 stellt klar, dass der Aufsichtsbehörde dabei die nach den §§ 64 bis 74 des Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung zugelassenen Zwangsmittel zur Verfügung stehen.

Zu § 26:

§ 26 regelt die Befugnis der Landesregierung zum Erlass von Verordnungen zu diesem Gesetz. Aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse wurde die Befugnis jeweils für den Ersten und den Zweiten Teil des Gesetzes getrennt abgefasst.

§ 26 Abs. 1 Nrn. 1 bis 6 enthalten die Befugnis zum Erlass von Verordnungen für den Eisenbahnbereich. Dabei konnte sich auf Regelungen bezüglich der Eisenbahninfrastruktur sowie des sicheren Gesamtbetriebes auf dieser Eisenbahninfrastruktur beschränkt werden, da § 26 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 1 AEG den Landesregierungen die Befugnis zum Erlass von Verordnungen zu den Verpflichtungen aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz einräumt.

Die Verordnung zu den Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Bahnen sowie bezüglich der auf der Eisenbahninfrastruktur eingesetzten Fahrzeuge beruht auf der sich aus § 4 Abs. 1 AEG und § 5 Abs. 2 dieses Gesetzes ergebenden Verpflichtung zur sicheren Betriebsführung. Dies umfasst auch die Verantwortung für die sichere Durchführung des Gesamtbetriebes auf der betroffenen Eisenbahninfrastruktur. Damit werden auch die auf der Eisenbahninfrastruktur eingesetzten Fahrzeuge hiervon erfasst. Es muss sichergestellt sein, dass diese in jedem Fall mit der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur kompatibel sind und ihr Einsatz nicht zu einer Gefährdung des Betriebes führt. Dies gilt ebenso für die in den Nummern 2 und 3 geregelten Befugnisse zum Erlass von Verordnungen für die Anforderungen an das Betriebspersonal und über das betriebliche Unfallmeldewesen. Hierbei ist u. a. an die bereits bisher geregelten Anforderungen gesundheitlicher und in spezieller eisenbahntechnischer Hinsicht gedacht.

Die in Absatz 1 Nr. 4 geregelte Ermächtigung zum Erlass einer Verordnung über die Betätigung der Bestellung der Betriebsleitung sowie die Einzelheiten ihrer Aufgaben knüpft an die Verpflichtung zur Bestellung einer Betriebsleitung nach § 6 Abs. 2 an. Die in Nummer 5 geregelte Berechtigung zum Erlass einer Verordnung über eine bei der Personenbeförderung nachzuweisende Haftpflichtversicherung geht auf § 7 Satz 2 zurück. Da im Gesetz im Gegensatz zur bisherigen Fassung darauf verzichtet wurde, die zuständigen Behörden ausdrücklich zu benennen, ist für die Bestimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden eine gesonderte Verordnung erforderlich.

Für die Verordnungsermächtigungen bezüglich der Seilbahnen findet das Allgemeine Eisenbahngesetz keine Anwendung. Aus diesem Grund sind hier andere und weitergehende Verordnungsermächtigungen als im Eisenbahnbereich erforderlich.

Die Verordnungsermächtigungen zu § 26 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 resultieren aus der in § 12 Abs. 1 festgeschriebenen Verpflichtung zum sicheren Bau und Betrieb einer Seilbahn. Nummer 3 findet ihren Anknüpfungspunkt in der Verpflichtung zur Bestellung einer Betriebsleitung nach § 18 Abs. 3. Die Vorschriften über Seilbahnen verlangen mehrfach die Vorlage von Gutachten einer vom Fachministerium anerkannten sachverständigen Stelle (§ 16 Abs. 1 Satz 3, § 20 Abs. 1 Satz 1). Daher ist es erforderlich, die fachlichen Voraussetzungen für die Anerkennung von sachverständigen Stellen und das Anerkennungsverfahren durch Verordnung regeln zu können (§ 26 Abs. 2 Nr. 4). Aufgrund der in § 19 Satz 1 geregelten Versicherungspflicht ist die in § 26 Abs. 2 Nr. 5 gere-

gelte Verordnungsermächtigung erforderlich. Da auch für die Seilbahnen im Gesetz ausdrücklich darauf verzichtet wurde, die zuständigen Stellen zu benennen, ist für die Bestimmung der zuständigen Behörden eine entsprechende Verordnungsermächtigung erforderlich.

Zu § 27:

Diese Regelung ermöglicht es, bestimmte Verstöße mit einer Geldbuße zu belegen. Davon wurde nur für wesentliche Verstöße Gebrauch gemacht. Die Spannweite der in den Vorschriften der anderen Bundesländer vorgesehenen Geldbußen reicht von 5 000 bis 50 000 Euro.

Zu § 28:

§ 28 trifft Übergangsregelungen für die vor In-Kraft-Treten des Gesetzes erteilten Genehmigungen und Bestätigungen. Diese Vorschrift ist erforderlich, um einen reibungslosen Übergang auf die neue Rechtslage zu gewährleisten.

Zu § 29:

§ 29 regelt das In-Kraft-Treten unter Aufhebung des bisherigen Gesetzes.