Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

# Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

## Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 8. Wahlperiode, 1971-75

(10.1.1973) Drucksache 8/396

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

**BREMISCHE BÜRGERSCHAFT**
Landtag
8. Wahlperiode

**Drucksache 8 / 396**
10.01.73

## Mitteilung des Senats

**Landeseisenbahngesetz (LEG)**

**Der Senat überreicht der Bürgerschaft (Landtag) den Entwurf eines Landeseisenbahngesetzes (LEG) mit der Bitte um Beschlußfassung.**

Die Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr hat den Gesetzentwurf in ihren Sitzungen am 19. Juli 1972 und 21. Dezember 1972 gebilligt.

Die Finanzdeputation hat dem Gesetzentwurf in ihrer Sitzung am 26. September 1972 mit ausdrücklichem Hinweis darauf zugestimmt, daß eine Realisierung der mit dem Landeseisenbahngesetz angestrebten Ziele, insbesondere aber auch eine eventuelle Inanspruchnahme Bremens lediglich im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, d. h. nach Maßgabe der Haushalte bzw. der Finanzplanung erfolgen kann.

**Landeseisenbahngesetz**
**(LEG)**

Der Senat verkündet das nachstehende von der Bürgerschaft (Landtag) beschlossene Gesetz:

**Inhaltsverzeichnis**

§ 1 Sachlicher Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

**1. Abschnitt**
**Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs**

§ 2 Bau- und Betriebsgenehmigung
§ 3 Genehmigungsverfahren
§ 4 Änderungsanzeige
§ 5 Planfeststellung
§ 6 Planfeststellungsverfahren
§ 7 Enteignung
§ 8 Bauliche Anlagen und Lichtreklamen in der Nähe von Eisenbahnanlagen
§ 9 Schutzmaßnahmen
§ 10 Betriebsleitung
§ 11 Eröffnung des Betriebes
§ 12 Bau-, Betriebs- und Erhaltungspflicht
§ 13 Nachträgliche Anforderungen
§ 14 Gestattung von Anschlußbahnen
§ 15 Mitteilungspflicht
§ 16 Übertragung des Unternehmens oder des Betriebes
§ 17 Rücknahme der Genehmigung
§ 18 Übernahme von Eisenbahnen durch das Land
§ 19 Tarife und Fahrpläne
§ 20 Aufsicht

2. Abschnitt

Anschlußbahnen

§ 21 Bau- und Betriebsgenehmigung
§ 22 Personenverkehr
§ 23 Aufsicht
§ 24 Sonstige Bahnen

3. Abschnitt

Bußgeldvorschriften

§ 25 Bußgeldvorschrift

4. Abschnitt

Schluß- und Übergangsbestimmungen

§ 26 Zuständigkeit und Übertragung von Befugnissen
§ 27 Ermächtigungsgrundlagen
§ 28 Bisherige Genehmigungen
§ 29 Außerkrafttreten von Vorschriften
§ 30 Inkrafttreten

## § 1

Sachlicher Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

(1) Dieses Gesetz gilt für die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörenden Eisenbahnen.

(2) Eisenbahnen sind Schienenbahnen im Sinne des § 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225).

(3) Anschlußbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern ganz oder überwiegend dem Verkehr eines einzelnen Unternehmens oder einer bestimmten Anzahl von Unternehmen von und zu Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs dienen und mit Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs derart in unmittelbarer oder mittelbarer Gleisverbindung stehen, daß ein Übergang von Betriebsmitteln möglich ist. Auf Anschlußgleise finden die Bestimmungen über Anschlußbahnen sinngemäß Anwendung.

(4) Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten nicht für Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs, die nicht Anschlußbahnen sind; diese unterliegen nur den allgemeinen Bestimmungen, insbesondere denen des Gewerberechts. § 24 dieses Gesetzes bleibt unberührt.

## 1. Abschnitt

## Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

## § 2

Bau- und Betriebsgenehmigung

(1) Der Bau und Betrieb einer Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs bedarf der Genehmigung der zuständigen Behörde. Dasselbe gilt für wesentliche Erweiterungen oder andere wesentliche Änderungen des Unternehmens, der Anlagen oder des Betriebes.

(2) Die Genehmigung wird erteilt, wenn
1. keine Tatsachen vorliegen, aus denen sich die Unzuverlässigkeit des Antragstellers oder seines Vertreters ergibt,
2. die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Unternehmens gewährleistet sind,
3. das Vorhaben den öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft,
4. ein Verkehrsbedürfnis vorliegt.

(3) Die Genehmigung wird unter den erforderlichen Bedingungen und Auflagen und vorbehaltlich der Planfeststellung (§ 5) und der Zustimmung zur Betriebseröffnung (§ 11) erteilt.

(4) Die Genehmigung wird befristet oder unbefristet erteilt. Eine befristete Genehmigung ist mit Ausnahme des in Absatz 5 geregelten Falles so ausreichend zu bemessen, daß der Unternehmer innerhalb dieses Zeitraums sein Anlagekapital tilgen kann. Sie kann auf Antrag angemessen verlängert werden.

(5) Die Genehmigung darf nicht erteilt werden, wenn eine öffentliche Straße in der Längsrichtung benutzt werden soll. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn ein

nachweisbares öffentliches Verkehrsbedürfnis auf andere Weise nicht befriedigt werden kann und technische und wirtschaftliche Gründe die Ausnahme erforderlich machen. Voraussetzung für die Erteilung der Genehmigung ist die Erlaubnis des Trägers der Straßenbaulast. Die Genehmigung darf in diesem Fall nur befristet erteilt werden. Die Frist ist ausschließlich nach den Interessen des öffentlichen Verkehrs festzusetzen.

§ 3

Genehmigungsverfahren

(1) Der Antrag auf Genehmigung ist bei der zuständigen Behörde einzureichen.

(2) Der Antrag muß über das Vorhaben und seine Durchführung Aufschluß geben sowie die für die Prüfung nach § 2 Absatz 2 erforderlichen Unterlagen enthalten. Die zuständige Behörde kann weitere Unterlagen nachfordern.

(3) Zu dem Antrag sind die durch das Vorhaben in ihren Aufgabenbereichen berührten Behörden und Stellen, soweit sie Träger öffentlicher Belange sind, zu hören. Dem pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde bleibt es überlassen, weitere Beteiligte zu hören.

(4) Die Genehmigung wird mit der Aushändigung der Genehmigungsurkunde wirksam. Einer Aktiengesellschaft, einer Kommanditgesellschaft, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer Genossenschaft darf die Urkunde erst ausgehändigt werden, wenn die Eintragung des Unternehmens in das öffentliche Register nachgewiesen ist.

(5) Die Genehmigungsurkunde muß enthalten:

1. Die Bezeichnung und den Sitz des Unternehmens,
2. die Bezeichnung der örtlichen Lage der Bahn,
3. eine allgemeine Beschreibung der Bahn,
4. die Dauer der Genehmigung,
5. den Vorbehalt der Zustimmung zur Betriebseröffnung,
6. die Bedingungen und Auflagen,
7. die Bezeichnung derjenigen Bau- und Betriebsvorschriften, die für das Unternehmen gelten sollen.

(6) Die Genehmigung ist im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen bekanntzumachen; dasselbe gilt für wesentliche Änderungen und Erweiterungen der Bahnanlagen im Sinne von § 2 Abs. 1.

§ 4

Änderungsanzeige

(1) Der Unternehmer einer Eisenbahn hat Änderungen der Betriebsweise sowie nicht genehmigungspflichtige Änderungen und Erweiterungen der Bahnanlagen der zuständigen Behörde vorher anzuzeigen.

(2) Die Änderungen und Erweiterungen dürfen erst durchgeführt werden, wenn die zuständige Behörde zugestimmt oder innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Änderungsanzeige keinen Bescheid erteilt hat.

(3) Die Zustimmung kann unter den erforderlichen Bedingungen und Auflagen erteilt werden.

(4) Maßnahmen, die ausschließlich der Erhaltung der Bahnanlagen dienen, sind von der Anzeigepflicht ausgenommen.

§ 5

Planfeststellung

(1) Neue Eisenbahnanlagen dürfen nur gebaut und bestehende erst wesentlich geändert oder erweitert werden, wenn der Plan rechtskräftig festgestellt ist.

(2) Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Verhältnisse zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Sie ersetzt alle nach Landesrecht erforderlichen öffentlich-rechtlichen Verleihungen, Genehmigungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Unberührt bleibt die Zuständigkeit der für die Baugenehmigung zuständigen Behörde, soweit es sich um Gebäude, Überbrückungen und Stützmauern handelt.

(3) Die Planfeststellungsbehörde setzt die Bedingungen und Auflagen fest, die für die Sicherheit des Betriebes und der Eisenbahnanlagen, der Leistungsfähigkeit des Unternehmens, für den Schutz der Allgemeinheit oder Nachbarschaft vor

Gefahren, Nachteilen oder Belästigungen und für den Schutz des Landschaftsbildes notwendig sind.

(4) Werden Eisenbahnanlagen oder sonstige Vorkehrungen zur Sicherung des Betriebs der Eisenbahn infolge Änderung benachbarter Grundstücke erst nach Abschluß der Planfeststellung notwendig, so kann der Unternehmer durch Beschluß der Planfeststellungsbehörde zur Durchführung entsprechender Maßnahmen verpflichtet werden. Die hierdurch entstehenden Kosten haben jedoch die Eigentümer der benachbarten Grundstücke zu tragen, es sei denn, daß die Veränderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht sind.

(5) Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, kann eine Beseitigung oder Änderung der Eisenbahnanlagen oder einer sonstigen, aufgrund einer Bedingung oder Auflage gemäß Absatz 3 errichteten Anlage nicht verlangt werden. § 13 bleibt unberührt.

(6) Wird der Plan nicht innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft durchgeführt, so tritt er außer Kraft, wenn er nicht vorher auf höchstens weitere fünf Jahre verlängert worden ist. Bei Verlängerung der Frist können die vom Plan betroffenen Grundstückseigentümer verlangen, daß der Unternehmer ihre Grundstücke erwirbt. Kommt keine Einigung zustande, so können die Grundstückseigentümer die Durchführung des Enteignungsverfahrens bei der Enteignungsbehörde beantragen; § 7 gilt entsprechend.

## § 6
## Planfeststellungsverfahren

(1) Planfeststellungsbehörde ist die für die Eisenbahnaufsicht zuständige Behörde.

(2) Die Planfeststellungsbehörde prüft den Plan und führt die Stellungnahmen der durch das Vorhaben in ihren Aufgabenbereichen berührten Behörden und Stellen, soweit sie Träger öffentlicher Belange sind, und der übrigen Beteiligten herbei.

(3) Der Plan samt Unterlagen ist für die Dauer eines Monats öffentlich zur Einsicht auszulegen (Auslegungsfrist). Zeit und Ort der Auslegung sowie die Stelle, bei der Einwendungen erhoben werden können, sind von der Planfeststellungsbehörde öffentlich bekanntzugeben; in der Bekanntmachung ist auf die Auslegungsfrist hinzuweisen.

(4) Einwendungen gegen den Plan kann jeder Beteiligte im Umfang seines Interesses innerhalb der Auslegungsfrist bei der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zu Protokoll erheben.

(5) Nach Ablauf der Auslegungsfrist sind die Einwendungen gegen den Plan von der Planfeststellungsbehörde mit den Beteiligten zu erörtern. Soweit eine Einigung nicht zustande kommt, wird über die Einwendungen durch den Planfeststellungsbeschluß entschieden.

(6) Die Planfeststellungsbehörde beschließt den Plan. Der Planfeststellungsbeschluß enthält die Bedingungen und Auflagen gemäß § 5 Abs. 3. Er ist zu begründen und den am Verfahren Beteiligten mit Rechtsbehelfsbelehrung zuzustellen.

(7) Die Auslegung des Planes entfällt, wenn es sich nur um unwesentliche Änderungen oder Erweiterungen handelt und öffentliche Interessen oder Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden.

## § 7
## Enteignung

(1) Zur Durchführung eines nach den §§ 5 und 6 festgestellten Planes ist die Enteignung zugunsten des Eisenbahnunternehmers zulässig.

(2) Der festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Für die Enteignung gelten die Bestimmungen des Bremischen Enteignungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung.

(4) Ist der sofortige Beginn von Arbeiten für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnanlagen geboten und der Besitz von Grundstücken für die beabsichtigte Ausführung der Maßnahmen notwendig, so kann die Enteignungsbehörde, wenn der Plan festgestellt ist, den Unternehmer vorläufig in den Besitz der be-

nötigten Grundstücke einweisen. Mit dem in dem Beschluß über die Besitzeinweisung bestimmten Zeitpunkt geht der Besitz und die Nutzung auf den Unternehmer über. Er hat dem Besitzer oder Eigentümer den hierdurch entstehenden Schaden zu ersetzen. Die rechtlichen Wirkungen der Besitzeinweisung enden mit der Rechtskraft des festgestellten Planes.

§ 8

Bauliche Anlagen und Lichtreklamen in der Nähe von Eisenbahnanlagen

(1) Längs der Strecken von Eisenbahnen dürfen bauliche Anlagen in einer Entfernung bis zu 60 m, Lichtreklamen in einer Entfernung bis zu 200 m von der Mitte des nächsten Gleises nicht errichtet, angebracht oder wesentlich geändert werden, wenn die Betriebssicherheit der Bahn dadurch beeinträchtigt wird. An gekrümmten Strecken von Eisenbahnen dürfen unbeschadet der Regelung des Satzes 1 bauliche Anlagen und Lichtreklamen nicht errichtet oder angebracht werden, wenn dadurch die Sicht auf Signale oder Bahnübergänge bis zu einer Entfernung von 500 m beeinträchtigt wird.

(2) Bei besonders schwierigen örtlichen Verhältnissen in dicht besiedelten Gebieten sind Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 1 zulässig. Hierüber entscheidet die zuständige Behörde.

(3) Bei geplanten Eisenbahnanlagen oder geplanten wesentlichen Änderungen oder Erweiterungen von Eisenbahnanlagen gelten die Beschränkungen nach Absatz 1 vom Zeitpunkt der rechtskräftigen Planfeststellung an unbeschadet früher wirksam werdender Festsetzungen eines Bauleitplanes nach dem Bundesbaugesetz.

(4) Die Eigentümer und Besitzer haben auf Anordnung der zuständigen Behörde die Beseitigung einer nach Absatz 1 bestehenden Beeinträchtigung zu dulden, auch wenn sie bereits bei Inkrafttreten des Gesetzes vorhanden ist. Die Entschädigung bestimmt sich in diesem Fall nach dem Bremischen Enteignungsgesetz in der jeweils geltenden Fassung.

§ 9

Schutzmaßnahmen

(1) Die Eigentümer oder Besitzer von Grundstücken in der Nähe von Eisenbahnen haben auf Anordnung der zuständigen Behörde die vorübergehende oder ständige Anbringung geeigneter Einrichtungen zu dulden, die erforderlich sind, um Beeinträchtigungen der Betriebssicherheit der Bahn abzuwehren.

(2) In der Nähe von Eisenbahnen dürfen Anpflanzungen aller Art, Zäune, Stapel, Ablagerungen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen nicht angelegt oder geändert werden, wenn dadurch die Betriebssicherheit oder die Sichtverhältnisse beeinträchtigt werden. Soweit sie bereits vorhanden sind, haben die Eigentümer oder Besitzer ihre Beseitigung auf Anordnung der zuständigen Behörde durch den Eisenbahnunternehmer zu dulden. Die Eigentümer und Besitzer sind berechtigt, die Beseitigung selbst durchzuführen.

(3) Die zuständige Behörde hat den Eigentümern oder Besitzern die erforderlichen Maßnahmen mindestens zwei Wochen vorher schriftlich anzukündigen, es sei denn, daß Gefahr im Verzug ist.

(4) Sind solche Maßnahmen in Sichtflächen an Kreuzungen mit Straßen erforderlich, für die das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 14. August 1963 (BGBl. I S. 681) in der jeweils gültigen Fassung gilt, so erfolgt die Ankündigung nach Absatz 3 und die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenbaubehörde, wenn die Maßnahmen von den Eigentümern oder Besitzern nicht selbst durchgeführt werden.

(5) Der Eisenbahnunternehmer hat die Eigentümer oder Besitzer für die durch Maßnahmen gemäß Absatz 1 und Absatz 2 Satz 2 verursachten Aufwendungen und Schäden angemessen zu entschädigen, soweit hierzu nicht ein anderer verpflichtet ist. Im Falle des Absatzes 4 trifft die Entschädigungspflicht denjenigen, der zur Unterhaltung der Sichtfläche verpflichtet ist. Wegen der Höhe der Entschädigung bleibt im Streitfalle der ordentliche Rechtsweg vorbehalten.

§ 10

Betriebsleitung

(1) Der Eisenbahnunternehmer hat unbeschadet seiner Verpflichtung nach § 12 einen Obersten Betriebsleiter und mindestens einen Stellvertreter zu bestellen,

welche die erforderliche Zuverlässigkeit und Fachkunde besitzen. Der Oberste Betriebsleiter und in seiner Abwesenheit sein Stellvertreter sind für die sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung, für die betriebssichere Erhaltung der Eisenbahnanlagen und der Betriebsmittel sowie für die Einhaltung der für den Betrieb geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Anweisungen verantwortlich.

(2) Die Bestellung des Obersten Betriebsleiters und der Stellvertreter bedarf der Bestätigung durch die zuständige Behörde. Die Bestätigung ist zu versagen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 Satz 1 nicht gegeben sind; sie ist bei einem nachträglichen Wegfall dieser Voraussetzungen zu widerrufen.

§ 11

Eröffnung des Betriebes

(1) Die Eröffnung des Betriebes bedarf der vorherigen Zustimmung der zuständigen Behörde. Sie darf erst erteilt werden, nachdem durch eine Abnahme festgestellt ist, daß

1. die Eisenbahnanlagen nach dem festgestellten Plan gebaut sind (§ 5),
2. die Bedingungen und Auflagen der Genehmigungsurkunde erfüllt sind (§ 3 Abs. 5 Nr. 6),
3. die Betriebssicherheit gewährleistet ist,
4. ein Oberster Betriebsleiter und mindestens ein Stellvertreter bestellt ist (§ 10 Abs. 1) und
5. die technische Befähigung, die Tauglichkeit und die Zuverlässigkeit der für den Eisenbahnbetrieb bestimmten Personen nachgewiesen ist.

(2) Die zuständige Behörde kann nach pflichtgemäßem Ermessen Ausnahmen zulassen.

§ 12

Bau-, Betriebs- und Erhaltungspflicht

(1) Der Eisenbahnunternehmer ist verpflichtet, die Eisenbahnanlagen und die sonstigen aufgrund einer Auflage oder Bedingung zu errichtenden Anlagen nach dem festgestellten Plan herzustellen (§ 5 Absatz 3) und betriebssicher zu erhalten sowie den Betrieb während der Dauer der Genehmigung sicher zu führen und ordnungsgemäß aufrechtzuerhalten.

(2) Die zuständige Behörde kann den Eisenbahnunternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes vorübergehend oder dauernd, und zwar für den Betrieb im ganzen oder für einen Teil des Betriebes, entbinden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder dem Eisenbahnunternehmer die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann.

§ 13

Nachträgliche Anforderungen

(1) Die zuständige Behörde kann an den Eisenbahnunternehmer nachträglich Anforderungen an den Bau und den Betrieb der Eisenbahn stellen, um

1. bei der Genehmigung nicht vorausgesehene Gefahren oder ungewöhnliche Belästigungen von der Allgemeinheit, den Eigentümern, Besitzern oder Bewohnern von benachbarten Grundstücken, den Benutzern der Eisenbahn oder den Bediensteten der Eisenbahn abzuwenden,
2. den Bau und Betrieb der Eisenbahn dem jeweiligen Stand der Technik anzupassen, soweit dies dem Eisenbahnunternehmer unter Berücksichtigung seiner Wirtschaftslage zumutbar ist.

(2) In dringenden Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 kann der Betrieb der Eisenbahn bis zur Erfüllung der Anforderungen ganz oder teilweise stillgelegt werden.

§ 14

Gestattung von Anschlußbahnen

Dem Unternehmer einer Eisenbahn kann von der zuständigen Behörde die Verpflichtung auferlegt werden, die Einführung von Anschlußbahnen zu gestatten. Die durch den Anschluß entstehenden Kosten trägt derjenige, der den Anschluß beantragt.

§ 15

Mitteilungspflicht

Der Eisenbahnunternehmer hat der zuständigen Behörde unverzüglich alle Vorkommnisse mitzuteilen, die für die Sicherheit des Betriebes und für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens von Bedeutung sind.

§ 16

Übertragung des Unternehmens oder des Betriebes

(1) Die Übertragung des Unternehmens oder des Betriebes und der aus der Bau- und Betriebsgenehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten auf einen anderen bedarf der Genehmigung der zuständigen Behörde. Das gilt auch für Rechtsgeschäfte, deren wirtschaftliche Folge die Überlassung des Unternehmens oder des Betriebes ist.

(2) Die §§ 2 und 3 sind entsprechend anzuwenden. Die Prüfung gemäß § 2 ist darauf zu beschränken, ob der Erwerber zuverlässig ist und ob die Übernahme des Unternehmens oder des Betriebes durch den Erwerber die Leistungsfähigkeit des Unternehmens beeinträchtigt.

(3) Mit der Genehmigung nach Absatz 1 gehen die Rechte und Pflichten nach diesem Gesetz, der Genehmigungsurkunde und des beschlossenen Planes auf den Erwerber über.

(4) Die Genehmigung nach Absatz 1 ist im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen bekanntzugeben.

§ 17

Rücknahme der Genehmigung

(1) Die zuständige Behörde kann die Genehmigung ganz oder teilweise zurücknehmen,

1. wenn sie aufgrund von Angaben des Eisenbahnunternehmers erteilt worden ist, die in wesentlichen Punkten unrichtig oder unvollständig waren;
2. wenn der Eisenbahnunternehmer unzuverlässig geworden ist;
3. wenn der Eisenbahnunternehmer die für den Bau und Betrieb geltenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften oder die aufgrund dieser Vorschriften erlassenen Anordnungen nicht befolgt oder deren Nichtbefolgung duldet oder gegen Bedingungen und Auflagen der Genehmigungsurkunde verstößt und innerhalb einer ihm gesetzten Frist keine Abhilfe schafft;
4. wenn der Eisenbahnunternehmer nicht innerhalb von zwei Jahren nach Aushändigung der Genehmigungsurkunde die Planfeststellung beantragt oder wenn der festgestellte Plan außer Kraft tritt (§ 5 Abs. 6);
5. wenn der Betrieb dauernd eingestellt wird;
6. wenn über das Vermögen des Eisenbahnunternehmers das Konkurs- oder Vergleichsverfahren eröffnet oder die Eröffnung des Konkurses mangels Masse abgelehnt wird oder der Unternehmer im Zwangsvollstreckungsverfahren wegen einer Geldforderung in das bewegliche Vermögen den Offenbarungseid geleistet hat.

(2) Die ganze oder teilweise Rücknahme der Genehmigung ist im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen bekanntzugeben.

§ 18

Übernahme von Eisenbahnen durch das Land

Wird die Genehmigung einer Eisenbahn zurückgenommen, so kann die Eisenbahn im öffentlichen Verkehrsinteresse vom Land gegen angemessene Entschädigung übernommen werden.

§ 19

Tarife und Fahrpläne

(1) Die Einführung, Änderung und Aufhebung von Tarifen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Behörde.

(2) Tarifanträge sind insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Eisenbahnunternehmens, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind und mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl im Einklang stehen.

(3) Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn dem Eisenbahnunternehmer nicht innerhalb von drei Wochen nach Eingang des Antrages auf Genehmigung eine Äußerung zugeht. Sie gilt ferner als erteilt, wenn dem Eisenbahnunternehmer nicht innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Eingang des Antrages eine von dem Antrag abweichende Entscheidung der zuständigen Behörde zugeht.

(4) Die zuständige Behörde kann die Genehmigung für eine bestimmte tarifliche Maßnahme versagen oder die Änderung von Tarifen verlangen, soweit dieses

wegen öffentlicher Verkehrsinteressen und wegen des Gemeinwohls erforderlich ist. Soweit dadurch nachweislich die Aufwendungen des Eisenbahnunternehmers nicht gedeckt werden, kann dem Eisenbahnunternehmer auf Antrag ein entsprechender Ausgleich für das abgelaufene Wirtschaftsjahr gewährt werden.

(5) Reisezugfahrpläne sind der zuständigen Behörde spätestens einen Monat vor ihrer Einführung bekanntzugeben. Die zuständige Behörde kann Änderungen der Reisezugfahrpläne verlangen, soweit dieses wegen öffentlicher Interessen erforderlich ist.

§ 20

Aufsicht

(1) Der Eisenbahnunternehmer unterliegt hinsichtlich der Erfüllung der geltenden gesetzlichen Bestimmungen und der Einhaltung der durch die Genehmigung auferlegten Verpflichtungen der Aufsicht der zuständigen Behörde.

(2) Die Aufsicht umfaßt insbesondere die Überwachung des Baues, der Erhaltung der baulichen Anlagen, des Betriebes, der Betriebsmittel, der maschinellen Anlagen aller Art und Hilfseinrichtungen, des Verkehrs sowie der Finanzlage des Unternehmens.

(3) Die zuständige Behörde oder eine von ihr beauftragte Stelle kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben vom Eisenbahnunternehmer jede das Unternehmen betreffende Meldung und Auskunft verlangen sowie die Anlagen und den Betrieb besichtigen und prüfen.

(4) Soweit die Deutsche Bundesbahn den Betrieb führt, erstreckt sich die Aufsicht nicht auf deren Bedienstete, Betriebsmittel und Betriebsführung.

## 2. Abschnitt

## Anschlußbahnen

§ 21

Bau- und Betriebsgenehmigung

(1) Der Bau und Betrieb von Anschlußbahnen sowie wesentliche Erweiterungen oder wesentliche Änderungen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Behörde. Unbeschadet der nach den baupolizeilichen Vorschriften einzuholenden besonderen Genehmigung für Bauten ist für Baulichkeiten und maschinelle Anlagen aller Art, die unter, über oder neben Gleisen errichtet werden sollen, die Genehmigung der zuständigen Behörde einzuholen. Das gleiche gilt auch für wesentliche Erweiterungen oder wesentliche Änderungen solcher Baulichkeiten und maschineller Anlagen.

(2) Die Genehmigung wird unter den erforderlichen Bedingungen und Auflagen erteilt, wenn öffentliche Interessen, insbesondere auch solche des öffentlichen Verkehrs, nicht entgegenstehen und die Sicherheit des Betriebes sowie der Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlagen und des Betriebes auf die Nachbarschaft gewährleistet sind.

(3) Nach der Herstellung der Anschlußbahnen kann die Genehmigung von der zuständigen Behörde aus den Gründen des § 17 Abs. 1 Nr. 1, 2, 3 und 5 zurückgenommen werden.

(4) § 3 Abs. 1 bis 3, Abs. 4 Satz 1, Abs. 5 Nr. 1 bis 3, 5 und 6, § 4, § 9, § 11 Abs. 1 Nr. 2, 3, 5 und Abs. 2, § 12 Abs. 1, § 13, § 15, § 16 Abs. 1 und 3, § 17 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 finden für Anschlußbahnen sinngemäß Anwendung.

§ 22

Personenverkehr

(1) Für die Beförderung von Personen auf einer Anschlußbahn ist die Genehmigung der zuständigen Behörde erforderlich. Der Kreis der zu befördernden Personen ist so abzugrenzen, daß der öffentliche Verkehr ausgeschlossen wird. Die Beförderungsbedingungen sind der zuständigen Behörde vor dem Inkrafttreten mitzuteilen und auf alle Benutzer der Anschlußbahn gleichmäßig anzuwenden.

(2) Die zuständige Behörde kann auf einer Anschlußbahn öffentlichen Verkehr in beschränktem Umfange zulassen. Die Eigenschaft der Anschlußbahn als Eisenbahn des nichtöffentlichen Verkehrs bleibt dadurch unberührt.

§ 23

Aufsicht

(1) Der Eisenbahnunternehmer unterliegt der Aufsicht der zuständigen Behörde.

(2) Die Aufsicht erstreckt sich auf die Erfüllung der für Anschlußbahnen geltenden Bestimmungen und die Einhaltung der durch die Genehmigung auferlegten Verpflichtungen, die Sicherheit des Betriebes und den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlagen und des Betriebes auf die Nachbarschaft.

(3) Die zuständige Behörde oder eine von ihr beauftragte Stelle kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben vom Eisenbahnunternehmer jede die Anschlußbahn betreffende Meldung und Auskunft verlangen sowie die Anlagen und den Betrieb der Anschlußbahn besichtigen und prüfen.

(4) Soweit die Deutsche Bundesbahn den Betrieb führt, erstreckt sich die Aufsicht nicht auf deren Bedienstete, Betriebsmittel und Betriebsführung.

§ 24

Sonstige Bahnen

Die zuständige Behörde kann eine Eisenbahn des nichtöffentlichen Verkehrs, die nicht Anschlußbahn im Sinne des § 1 ist, den Bestimmungen über Anschlußbahnen unterstellen, wenn sie nach Anlage, Ausstattung und Eingliederung in den allgemeinen Verkehrsraum einer Bahn ähnlich ist, die den Bestimmungen dieses Gesetzes unterliegt.

## 3. Abschnitt
## Bußgeldvorschrift

§ 25

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne die erforderliche Genehmigung eine Eisenbahn baut, betreibt oder wesentliche Änderungen und Erweiterungen der Bahnanlagen und des Betriebes vornimmt (§ 2 Abs. 1, § 21 Abs. 1 und 2);
2. neue Anlagen baut, bestehende wesentlich ändert oder wesentlich erweitert, ohne daß der Plan nach § 5 Abs. 1 vorher festgestellt worden ist;
3. die Bedingungen und Auflagen der Genehmigung nicht erfüllt (§ 2 Abs. 3, § 21 Abs. 2);
4. seiner Verpflichtung zur Bestellung und Bestätigung eines Obersten Betriebsleiters und mindestens eines Stellvertreters nicht nachkommt (§ 10);
5. den Betrieb ohne vorherige Zustimmung eröffnet (§ 11 Abs. 1);
6. seiner Verpflichtung zur betriebssicheren Erhaltung der Eisenbahnanlagen und der aufgrund einer Bedingung oder Auflage gemäß § 5 Abs. 3 errichteten Anlage sowie zur sicheren Führung und ordnungsgemäßen Aufrechterhaltung des Betriebes während der Dauer der Genehmigung nicht nachkommt (§ 12 Abs. 1);
7. nachträgliche Anforderungen nicht erfüllt (§ 13);
8. seiner Mitteilungspflicht an die zuständige Behörde nicht nachkommt (§ 15);
9. das Unternehmen oder den Betrieb ohne Genehmigung auf einen anderen überträgt (§ 16 Abs. 1);
10. Tarife ohne Genehmigung einführt, ändert oder aufhebt und Reisezugfahrpläne und ihre Änderungen nicht rechtzeitig mitteilt (§ 19 Abs. 1 und 5);
11. Personen auf einer Anschlußbahn ohne Genehmigung befördert oder die Beförderungsbedingungen nicht vor ihrem Inkrafttreten mitteilt (§ 22 Abs. 1);
12. gegen die gemäß § 27 dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen verstößt.

(2) Ordnungswidrig handelt ferner, wer vorsätzlich unrichtige Angaben macht oder unrichtige Pläne oder Unterlagen vorlegt, um einen begünstigenden Verwaltungsakt zu erreichen oder einen belastenden Verwaltungsakt zu verhindern.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann, wenn sie vorsätzlich begangen worden ist, mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Deutsche Mark, wenn sie fahrlässig begangen worden ist, mit einer Geldbuße bis zu 5000 Deutsche Mark geahndet werden.

(4) Sachlich zuständige Behörde für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten ist der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr.

## 4. Abschnitt
## Schluß- und Übergangsbestimmungen

### § 26
### Zuständigkeit und Übertragung von Befugnissen

(1) Zuständige Behörde im Sinne dieses Gesetzes ist der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr. Er kann die ihm nach diesem Gesetz zustehenden Befugnisse ganz oder teilweise auf andere Behörden übertragen.

(2) Ist für eine Eisenbahn auch die Zuständigkeit eines anderen Landes begründet, so kann der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr die Zuständigkeit mit der für das Eisenbahnwesen dieses Landes zuständigen höheren oder obersten Verwaltungsbehörde vereinbaren.

### § 27
### Ermächtigungsgrundlage

(1) Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnungen Vorschriften über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen zu erlassen, welche die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise dieser Bahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit und nach den neuesten Erkenntnissen der Technik einheitlich regeln.

(2) Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr wird außerdem ermächtigt, nach Anhörung der zuständigen Kammern Tarife und andere privatrechtliche Entgelte für die Benutzung und Inanspruchnahme bremischer Eisenbahnen und sonstiger bremischer Gleisanlagen festzusetzen und zu ändern. Dabei sind die Bestimmungen von § 19 Absatz 2 sinngemäß anzuwenden.

(3) Die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen vom 6. Januar 1961 (SaBremR 93-C-2) gilt als aufgrund dieses Gesetzes erlassen.

### § 28
### Bisherige Genehmigungen

Genehmigungen, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erteilt worden sind, gelten bei Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und bei Anschlußbahnen als Genehmigungen im Sinne dieses Gesetzes im bisherigen Umfange fort.

### § 29
### Außerkrafttreten

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes tritt die Verordnung betreffend Übertragung der Ermächtigung zum Erlaß von Verordnungen über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen vom 9. April 1957 (SaBremR 93-C-1) außer Kraft.

### § 30
### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung
## Allgemeiner Teil

1. Das Landeseisenbahngesetz (LEG) soll das Recht der Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören, erstmals regeln. Die Zuständigkeit des Landes zum Erlaß dieses Gesetzes ergibt sich aus Artikel 74 Nr. 23 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. I S. 225).
   Der Bund hat das Eisenbahnwesen in seinen wichtigsten Grundsätzen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225) als Rahmengesetz neu geregelt. Dieses Gesetz behandelt die allgemeinen Fragen des Eisenbahnwesens jedoch nur soweit, als eine bundeseinheitliche Regelung notwendig ist.
   Mit dem Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (BGBl. I S. 955) hat der Bund sodann die Organisation der Deutschen Bundesbahn sowie ihre Rechtsstellung als bundeseigene Verwaltung festgelegt. Die Regelung der nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörenden Eisenbahnen blieb gemäß Artikel 74 Nr. 23 des Grundgesetzes den Ländern überlassen.
2. Im Lande Bremen besteht zur Zeit kein Gesetz, das die Rechtsverhältnisse der nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörenden Eisenbahnen regelt.

Lediglich für Anschlußbahnen hat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr aufgrund der Verordnung betr. Übertragung der Ermächtigung zum Erlaß von Verordnungen über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen vom 9. April 1957 (SaBremR 93-C-1) die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen vom 6. Januar 1961 (SaBremR 93-C-2) erlassen.
Diese Lücke soll das Landeseisenbahngesetz schließen.

3. Der Länderausschuß für Eisenbahnen und Bergbahnen hat im Jahre 1950 einen Rahmenentwurf aufgestellt, der den einzelnen Ländern beim Erlaß ihrer Landeseisenbahngesetze nach Möglichkeit als Richtschnur dienen soll, um somit soweit wie möglich gleichlautende Bestimmungen zu schaffen, wie es der übergebietlichen Bedeutung des Eisenbahnwesens entspricht. Bis auf Bremen haben inzwischen alle Bundesländer Landeseisenbahngesetze erlassen. Der Rahmenentwurf liegt dem vorliegenden Gesetzentwurf unter Anpassung an die besonderen örtlichen Verhältnisse und unter Berücksichtigung der inzwischen fortgeschrittenen Entwicklung im Verkehrsrecht zugrunde.
Zusätzlicher Verwaltungsaufwand wird durch das Gesetz nicht erforderlich.
4. Das Gesetz besteht aus vier Abschnitten:
Der 1. Abschnitt (§§ 2—20) regelt die Rechtsverhältnisse der nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.
Der 2. Abschnitt (§§ 21—24) behandelt die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlußbahnen.
Der 3. Abschnitt (§ 25) enthält Bußgeldvorschriften.
Der 4. Abschnitt (§§ 26—30) umfaßt Schluß- und Übergangsbestimmungen.

## Besonderer Teil

### Zu § 1

**Zu Absatz 2**

Das Gesetz gilt nur für Eisenbahnen im Sinne von § 1 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225) mit Ausnahme der Deutschen Bundesbahn.

**Zu Absatz 3**

Die Definition „Anschlußbahn" entspricht der allgemein gültigen Definition, wie sie auch in den Landeseisenbahngesetzen der anderen Bundesländer enthalten ist. Eine nach dem Grundgesetz (Artikel 74 Nr. 23) mögliche landesrechtliche Regelung für Bergbahnen ist für Bremen nicht erforderlich.

**Zu Absatz 4**

Das Gesetz gilt nicht für Schienenbahnen, die weder dem öffentlichen Verkehr dienen noch Anschlußbahnen sind. Für solche gelten die allgemeinen gewerberechtlichen und sicherheitspolizeilichen Vorschriften. Diese treffen eine Regelung im ausreichenden Maße. Damit erscheint eine besondere verkehrsrechtliche Regelung generell nicht notwendig. Im Einzelfall kann aber auch für diese Bahnen das Gesetz für anwendbar erklärt werden (vgl. § 25 dieses Gesetzes).

## 1. Abschnitt
## Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

### Zu § 2

**Zu Absatz 1**

§ 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes berechtigt die oberste Landesbehörde, das Recht zum Bau und Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn an einen Unternehmer zu verleihen. Von einer „Verleihung" des Bau- und Betriebsrechtes wurde jedoch in diesem Gesetz abgesehen und diese durch eine „Genehmigung" des Baues und Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn ersetzt. Nach heutiger Auffassung wird nämlich durch die Verleihung ein öffentlicher Status erzeugt und damit werden Obrigkeitsbefugnisse „verliehen". Das aber soll gerade in diesem Gesetz nicht erfolgen, vielmehr soll einem Privatunternehmer nur die Möglichkeit gegeben werden, eine Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, ohne daß er dabei hoheitliche Rechte erwirbt. Bahnpolizeiliche Befugnisse werden in diesem Gesetz nicht geregelt. Es hat dagegen die Behörde aufsichtliche und regelnde Befugnisse gegenüber dem Privatunternehmer. Da hier ein typisches Über-/Unterordnungsverhältnis geregelt wird, stellt die Genehmigung zum Bau und Betrieb einen gestaltenden Verwaltungsakt dar. Für diesen ist die „Genehmigung" die rechtlich zutreffende Bezeichnung.
Die zuständige Behörde ist gemäß § 26 des Entwurfs der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr.

Die Definition des öffentlichen Verkehrs befindet sich im § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Danach dient eine Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr, wenn sie nach ihrer Zweckbestimmung jedermann zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann. Die Entscheidung darüber, ob eine nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörende Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr dient, oder ob sie die Eigenschaft als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs verloren hat, trifft die oberste Landesverkehrsbehörde im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.
Satz 2 stellt klar, daß auch wesentliche Erweiterungen oder andere wesentliche Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes der Genehmigung bedürfen.
Der Begriff „wesentliche Erweiterungen oder andere wesentliche Änderungen" läßt sich generell nicht genau abgrenzen. Ob eine solche Änderung vorliegt oder nicht kann nur im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände durch die zuständige Behörde festgestellt werden. „Wesentliche Erweiterungen oder andere wesentliche Änderungen" sind jedenfalls solche, durch die der genehmigte Bau oder der genehmigte Betrieb in seinem Wesen verändert wird, z. B. eine Umstellung auf elektrische Zugförderung, Änderung oder Erweiterung der Linienführung, Bedienung anderer Orte.
Unwesentliche Änderungen brauchen nach § 2 nicht genehmigt zu werden, da durch sie der genehmigte Bau oder der genehmigte Betrieb nicht in seinem Wesen verändert wird. Sie sind aber gemäß § 4 Abs. 1 anzeigepflichtig und zustimmungsbedürftig.

**Zu Absatz 2**

Wegen der Bedeutung und des Umfanges eines Eisenbahnunternehmens wird aufgrund der Interessen der Allgemeinheit zur Bedingung gemacht, daß keine Tatsachen vorliegen, aus denen sich ergibt, daß der Unternehmer unzuverlässig ist, daß Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Unternehmens gewährleistet sind und der beantragte Verkehr nicht den öffentlichen Interessen zuwiderläuft. Das Vorliegen eines Verkehrsbedürfnisses für den beantragten Betrieb rechtfertigt sich aus dem Gesichtspunkt der Betriebspflicht (§ 12).

**Zu Absatz 3**

Im Zeitpunkt der Genehmigung ist der Verlauf der Eisenbahnen mit seinen sich möglicherweise ergebenden Folgen meistens noch nicht in allen Einzelheiten offensichtlich. Aus diesem Grunde bestimmt Abs. 3, daß etwaige Rechte Dritter sowie die mögliche Änderung der Genehmigung bis zur Feststellung des Planes (§ 5) vorbehalten bleiben müssen. Erst durch die Planfeststellung erhält das Eisenbahnunternehmerrecht seinen endgültigen Inhalt. Die Zustimmung zur Betriebseröffnung (§ 11) ist für die endgültige Wirksamkeit der Genehmigung erforderlich, da erst durch sie die notwendigen Vorkehrungen für Schutz und Sicherheit aller irgendwie an dem Eisenbahnbetrieb Beteiligten gewährleistet werden.

**Zu Absatz 4**

Dieser Absatz trägt den allgemeinen wirtschaftlichen Grundsätzen Rechnung. Eine kürzere Befristung würde jeden Unternehmer von der Errichtung einer privaten öffentlichen Eisenbahn abhalten.

**Zu Absatz 5**

Wegen des stetig zunehmenden Straßenverkehrs und der gegenwärtigen Straßenverhältnisse muß aus Gründen der Verkehrssicherheit erreicht werden, daß öffentliche Straßen in der Längsrichtung nicht von Eisenbahnen benutzt werden. Die Verkehrsplanung zielt seit langem darauf hin, die Eisenbahn auf straßenunabhängige Bahnkörper zu verweisen. Deshalb soll die Benutzung öffentlicher Straßen in der Längsrichtung auf die im Gesetz geschilderten Ausnahmefälle beschränkt werden, wobei eine Abwägung mit den Interessen des öffentlichen Verkehrs in jedem Einzelfall zu erfolgen hat. Diesem Anliegen trägt Abs. 5 Rechnung.

Zu § 3

**Zu Absatz 2**

Um beurteilen zu können, ob die in § 2 Abs. 2 genannten Bedingungen für die Erteilung der Genehmigung erfüllt werden, sind im allgemeinen Unterlagen beizubringen:

1. über Personalien, die Zuverlässigkeit, die wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit des Unternehmens, insbesondere auch Angaben über die geplante Finanzierung;

2. über die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des geplanten Betriebes; dazu gehören allgemeine Baupläne (Lagepläne, Höhenpläne, Querschnitte), aus denen die Trassierung usw. ersichtlich sind, eine Beschreibung der Anlagen, Betriebsmittel und Betriebsweise; ferner ein allgemeiner Kostenanschlag mit Ertragsberechnungen und Angabe der beabsichtigten Tarife;

3. für das Verkehrsbedürfnis, z. B. Übersichtskarten mit Darstellung der beantragten Strecke und der in ihrem Verkehrsgebiet vorhandenen öffentlichen Verkehrsunternehmen sowie statistische Angaben über das voraussichtliche Verkehrsaufkommen.

**Zu Absatz 3**

Diese Bestimmung trägt dem Grundsatz der Koordination der gesamten Verwaltung Rechnung.

**Zu Absatz 4**

Satz 2 trägt dem Gesichtspunkt Rechnung, daß erst durch die konstitutiv wirkende Eintragung die genannten Gesellschaften rechtswirksam entstehen.

Zu § 4

**Zu Absatz 1**

Für Änderungen, die nicht „wesentliche Änderungen" im Sinne von § 2 Abs. 1 sind, gilt nicht das formelle Genehmigungsverfahren nach § 3. Dadurch wird einerseits ein schnelleres Arbeiten des Unternehmers, andererseits aber auch die Kenntnis und Kontrollmöglichkeit der Behörde gewährleistet.

**Zu Absatz 2 und 3**

Diese Vorschriften gewährleisten durch das behördliche Zustimmungserfordernis die oben erwähnte Kontrollmöglichkeit.

**Zu Absatz 4**

Diese Vorschrift ist notwendig, um klarzustellen, daß ausschließliche Erhaltungsarbeiten an den Anlagen, zu denen der Eisenbahnunternehmer nach § 12 verpflichtet ist, von der Anzeigepflicht ausgenommen sind.

Zu § 5

Das Planfeststellungsrecht beruht auf dem staatlichen Raumgestaltungsrecht, der Planhoheit. Kraft dieser Planhoheit bestimmt der Staat die Linienführung der Bahn im großen und ihre Ausgestaltung in allen Einzelheiten, sowohl beim Neubau wie bei wesentlichen Änderungen und Erweiterungen bestehender Anlagen.

**Zu Absatz 1**

Das Planfeststellungsrecht und das Planfeststellungsverfahren werden in entsprechender Form aus dem Bundesfernstraßengesetz (BFStrG) vom 6. August 1961 (BGBl. I S. 1742) — §§ 17-19 — übernommen. Dort ist diese Materie eingehend geregelt. Dabei sind die einzelnen Bestimmungen aus den in der Praxis gewonnenen Erfahrungen entwickelt worden. Eine solche Anlehnung an das Bundesfernstraßenrecht erscheint wegen zahlreicher Parallelen zu dem vorliegenden Gesetz angebracht.

**Zu Absatz 2**

Die Planfeststellung ist ein Verwaltungsakt (vgl. § 18 Abs. 4 BFStrG), der einerseits die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und dem durch den Plan Betroffenen gestaltet und andererseits die Grundlage für eine Enteignung bildet. Die Planfeststellung regelt alle mit dem Bahnbau zusammenhängenden öffentlich-rechtlichen Beziehungen, soweit nicht die Zuständigkeit einer Bundesbehörde begründet ist. Diese Einschränkung ist unvermeidlich, da durch ein Landesgesetz nicht in Bundeszuständigkeiten eingegriffen werden kann. Für die in Abs. 2 Satz 3 bezeichneten Bauwerke soll allerdings wegen ihrer bautechnischen Beschaffenheit die besondere Genehmigung der für die Baugenehmigung zuständigen Behörde unberührt bleiben. Zum Bahnbau gehören die damit im Zusammenhang stehenden Hochbauten jedoch nur insoweit, als es sich um ihre Lage zu Bahnanlagen handelt.

**Zu Absatz 3**

Diese Vorschrift besagt, daß dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung besonderer Anlagen, die durch den Bau erforderlich geworden sind, auf dessen Kosten auferlegt werden können.

**Zu Absatz 4**

Diese Vorschrift entspricht dem § 29 Abs. III PBefG vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241), der wiederum eng an § 17 Absatz V BFStrG angelehnt ist. Nach der amtlichen Begründung bezieht sich die gleichlautende Vorschrift im PBefG auf typisch nachbarrechtliche Schutzmaßnahmen, etwa derart, wie sie das Privatrecht vorsieht.

**Zu Absatz 6**

Durch diese Vorschrift sollen unangemessene Verzögerungen in der Ausführung des Planes verhindert und die betroffenen Grundstückseigentümer geschützt werden. Die Vorschrift entspricht der Regelung im Bundesfernstraßengesetz.

Zu § 6

Das in § 6 geregelte Planfeststellungsverfahren entspricht den bundesrechtlichen Planfeststellungsvorschriften (Reichsautobahngesetz, Bundesbahngesetz, Bundesfernstraßengesetz, Personenbeförderungsgesetz). Das Verfahren gewährleistet, daß alle Betroffenen Gelegenheit haben, ihre Interessen zu vertreten.

Das Prinzip, daß die Pläne in vollem Umfang der staatlichen Aufsicht unterliegen, wird hierbei aufrechterhalten, um Gefahren zu vermeiden, die sich aus dem technischen Zustand der Bahn ergeben können.

Zu § 7

**Zu Absätzen 1—3**

Mit der Bestimmung des § 7 Abs. 1 bis 3 wird Art. 14 Abs. II Grundgesetz Genüge getan, wonach eine Enteignung nur durch ein Gesetz erfolgen kann, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt.

Da durch die Planfeststellung einerseits unter Beteiligung aller Betroffenen der Umfang und das Ausmaß des Bauvorhabens festgestellt wird, andererseits die Planfeststellung als Verwaltungsakt der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle unterliegt, bedarf es einer besonderen Planfeststellung im Enteignungsverfahren nicht mehr.

**Zu Absatz 4**

Das Verfahren für die vorläufige Besitzeinweisung ist dem gleichartigen Verfahren im Bundesfernstraßengesetz nachgebildet. Durch die Möglichkeit einer vorläufigen Besitzeinweisung wird sichergestellt, daß eine verfahrensbedingte Verzögerung der Durchführung eines Bauvorhabens vermieden werden kann.

Zu § 8

**Zu Absätzen 1—3**

Diese Bestimmung schafft die gesetzliche Grundlage dafür, die freie Überschaubarkeit der Eisenbahnanlagen sicherzustellen. Im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes muß gewährleistet sein, daß die Streckenführung der Eisenbahn gut zu überblicken ist, damit etwaige Hindernisse oder sonstige Störungen rechtzeitig erkannt werden können. Bauliche Anlagen oder Lichtreklamen in der Nähe der Eisenbahnstrecke würden die Sicht beeinträchtigen und dürfen daher nicht gebaut werden. Die angegebenen Entfernungen sind mit dem Senator für das Bauwesen abgestimmt.

**Zu Absatz 4**

Die Entschädigung der Eigentümer und Besitzer für die Beseitigung von baulichen Anlagen und Lichtreklamen kann nur durch Gesetz erfolgen, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt.

Zu § 9

Diese Vorschrift dient der Sicherheit des Verkehrs.

**Zu Absatz 2**

Durch eine Anordnung auf Beseitigung von Bäumen oder sonstigen Anpflanzungen können naturschutzrechtliche Belange verletzt werden. Eine derartige Anordnung kann daher nur nach vorheriger Anhörung der zuständigen Naturschutzbehörde erlassen werden.

**Zu Absatz 4**

Die Sondervorschrift über Sichtflächen folgt aus § 14 Abs. 2 Ziff. 2 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) vom 14. August 1963 (BGBl. I S. 681), wonach Sichtflächen zu Straßenanlagen gehören.

**Zu Absatz 5**

Diese Bestimmung stellt klar, daß die Entschädigungspflicht des Unternehmers subsidiär eintritt und daß anderweitige Regelungen, insbesondere die des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, vorgehen.

**Zu Absatz 6**

Die in dieser Bestimmung enthaltene Regelung ist ebenfalls im Interesse der Verkehrssicherheit notwendig, da auf die Erteilung einer Baugenehmigung generell — also für Bauvorhaben innerhalb der Sichtflächen — ein Rechtsanspruch besteht. Dieser kann nur durch ein Verbot, wie es Abs. 6 vorsieht, ausgeschlossen werden.

Zu § 10

Die Bezeichnung „Oberster Betriebsleiter", im Gegensatz zu dem örtlichen Betriebsleiter, der für die örtliche Betriebsleitung verantwortlich ist, entspricht dem geltenden Sprachgebrauch.

**Zu Absatz 1**

Neben dem Eisenbahnunternehmer, dessen Verantwortlichkeit sich aus § 12 Abs. 1 ergibt, ist auch der Oberste Betriebsleiter und in dessen Abwesenheit sein Stellvertreter verantwortlich, und zwar sowohl gegenüber dem Unternehmer als auch gegenüber der zuständigen Behörde.

**Zu Absatz 2**

Nach dieser Bestimmung ist die Bestätigung des Obersten Betriebsleiters und Stellvertreters zu versagen, wenn ihnen die erforderliche persönliche Eignung oder technische Vorbildung fehlt. Diese Feststellung wird jeweils durch eine fachliche Uberprüfung durch die zuständige Behörde getroffen.

Zu § 11

**Zu Absatz 1**

Die Betriebseröffnung ist von der Zustimmung der zuständigen Behörde abhängig. Dieser Zustimmung hat eine Abnahme des Betriebes vorauszugehen. Dadurch soll gewährleistet werden, daß die Bahnanlagen nach dem rechtskräftig festgestellten Plan (§ 5) gebaut sind, die Bedingungen und Auflagen der Genehmigungsurkunde (§ 3 Abs. 5 Nr. 6) und alle sonstigen Voraussetzungen für eine sichere Betriebsführung erfüllt sind.

**Zu Absatz 2**

Grundsätzlich führt das Fehlen einer einzigen in Abs. 1 genannten Voraussetzung zur Versagung der Zustimmung. In dringenden Fällen kann die zuständige Behörde jedoch Ausnahmen zulassen, wenn dadurch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Zu § 12

**Zu Absatz 1**

Diese Bestimmung beinhaltet nicht nur die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers, die Eisenbahnanlagen nach den Auflagen und Bedingungen (§ 5 Abs. 3) herzustellen und den Betrieb sicher zu führen und ordnungsgemäß aufrechtzuerhalten; er ist gleichzeitig die Rechtsnorm, aus der sich die Verantwortlichkeit des Eisenbahnunternehmers unbeschadet der Bestellung eines Obersten Betriebsleiters ergibt.

**Zu Absatz 2**

Unter den in dieser Bestimmung festgelegten Voraussetzungen kann die zuständige Behörde Ausnahmen von der Betriebspflicht zulassen, wenn sie später notwendig werden.

Zu § 13

Die in dieser Vorschrift normierte nachträgliche Interventionsbefugnis der zuständigen Behörde ist unbedingt erforderlich, damit etwaigen, erst später auftretenden Gefahren wirksam begegnet und die weitere technische Entwicklung berücksichtigt werden kann.

Zu § 14

Nach § 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 1161) hat jede öffentliche Eisenbahn den Anschluß durch angrenzende öffentliche Eisenbahnen zu gestatten. § 14 soll darüber hinaus die Einführung von Anschlußbahnen ermöglichen.

Es erscheint nicht erforderlich, den öffentlichen Eisenbahnen eine entsprechende gesetzliche Verpflichtung zur Gestattung der Einführung von Anschlußbahnen generell aufzuerlegen. Es genügt, daß die zuständige Behörde eine solche Einführung im Einzelfall aussprechen kann.

Zu § 15

Diese Vorschrift dient dazu, eine wirksame Überwachung des Eisenbahnunternehmers im Hinblick auf die Einhaltung der Bestimmungen des vorliegenden Landeseisenbahngesetzes zu ermöglichen.

Zu § 16

Das Eisenbahnunternehmungsrecht wird dem Unternehmer unter den Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 Ziff. 1 für seine Person erteilt. Die Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten auf einen anderen muß daher von einer weiteren Genehmigung der zuständigen Behörde abhängig sein. Die gleiche Regelung muß für andere Rechtsgeschäfte gelten, deren wirtschaftliche Folge die Überlassung des Unternehmens oder des Betriebes an einen Dritten ist.

Zu § 17

Mit Rücksicht auf die vielgestaltigen Rechtsbeziehungen, die die Genehmigung für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs auslöst, geht dieses Recht bei Eintritt der in Abs. 1 Ziff. 1 bis 6 aufgeführten Tatbestände erst durch eine rechtsgestaltende Rücknahmeerklärung unter. Bis dahin gilt die Genehmigung fort.
Die Erklärung der Behörde ist eine Ermessensentscheidung. Dadurch kann den Besonderheiten des Einzelfalles Rechnung getragen werden.

Zu § 18

Diese Regelung erscheint notwendig, damit das Land die Eisenbahn übernehmen und fortführen kann, wenn ein öffentliches Bedürfnis für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes besteht. Bei der Übernahme hat das Land dem Eisenbahnunternehmer für die Gegenstände des beweglichen und unbeweglichen Vermögens eine angemessene Entschädigung zu zahlen.

Zu § 19

**Zu Absatz 1**

Diese Bestimmung steht im Einklang mit § 6 Abs. 4 Allgemeines Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 1161), wonach den Ländern die Tarifhoheit über die Binnentarife und Gemeinschaftstarife der Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Bundesbahn gehören, zusteht.

**Zu Absatz 2**

Diese Bestimmung dient der Erhaltung der Gemeinwirtschaftlichkeit der Tarife. Diese Vorschrift stimmt mit den Grundsätzen überein, die das Bundeswirtschaftsministerium bei der Überprüfung von Anträgen auf Tariferhöhungen anwendet.

**Zu Absatz 3**

Diese Bestimmung entspricht der Regelung des § 16 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes (BbG) vom 13. Dezember 1951 (BGBl. I S. 955). Er dient der Verwaltungsvereinfachung.

**Zu Absatz 4**

Satz 1 gibt der zuständigen Behörde die Möglichkeit, auf die Tarifbildung der Eisenbahnen einzuwirken, wenn dies im öffentlichen Interesse notwendig erscheint.
Satz 2 soll dazu dienen, den Eisenbahnunternehmer vor wirtschaftlichen Nachteilen zu schützen, die durch das Eingreifen der zuständigen Behörde gemäß Satz 1 entstehen können. Im übrigen soll die Frage des Ausgleichs bundesrechtlich geregelt werden. Entsprechende Gesetzänderungen sind zur Zeit in Vorbereitung.

**Zu Absatz 5**

Im Interesse der Verwaltungsvereinfachung ist anstelle eines langwierigen Genehmigungsverfahrens für Fahrpläne lediglich bestimmt, daß die Reisezugfahrpläne rechtzeitig bekanntgegeben werden müssen und der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr als zuständige Behörde Änderungen verlangen kann, wenn dieses im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

Zu § 20

**Zu Absatz 1**

Nach § 5 Allgemeines Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 1161) unterliegen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen der Aufsicht des Landes, in dessen Gebiet sie liegen. Dem trägt diese Bestimmung Rechnung.

**Zu Absatz 2**

In Übereinstimmung mit den Landeseisenbahngesetzen anderer Bundesländer sieht der Entwurf davon ab, die einzelnen Aufgaben der Eisenbahnaufsicht aufzuführen oder eine gesetzliche Abgrenzung zwischen Eisenbahnverwaltungsaufsicht und eisenbahntechnischer Aufsicht vorzunehmen. Die Eisenbahnaufsicht soll sich auf das notwendige Maß beschränken. Sie soll nur soweit gehen, wie das öffentliche Interesse es erfordert. Dem Eisenbahnunternehmer soll die Bewegungsfreiheit bleiben, die er für die verantwortliche Führung des Betriebes braucht.

**Zu Absatz 3**

Diese Bestimmung gibt der zuständigen Behörde die Möglichkeit, sich über alle Angelegenheiten des Eisenbahnunternehmens zu unterrichten.

**Zu Absatz 4**

Diese Bestimmung dient der Verwaltungsvereinfachung.

## 2. Abschnitt
## Anschlußbahnen

Zu § 21

**Zu Absatz 1**

Die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen sind als Anschlußbahnen von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung. Aus Sicherheitsgründen bedürfen sie — wie nach bisherigem Recht — einer Genehmigung der zuständigen Behörde.

Das gleiche gilt für Baulichkeiten und maschinelle Anlagen aller Art, wenn sie überwiegend dem Betrieb der Anschlußbahn dienen. Die hierfür evtl. aufgrund baurechtlicher oder gewerberechtlicher Vorschriften erforderlichen Genehmigungen werden davon nicht berührt. Diese Regelung entspricht dem bisherigen Recht.

Diese Bestimmung entspricht mit Einschränkungen dem § 2 dieses Gesetzes. Die Einschränkungen rechtfertigen sich daraus, daß an Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs höhere Anforderungen gestellt werden müssen als an Anschlußbahnen und Gleisanschlüsse als Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs.

**Zu Absatz 2**

Da Anschlußbahnen vor allem in Industriebezirken erhebliche Rückwirkungen auf die Ordnung und Sicherheit des öffentlichen Verkehrs haben können, ist bei Erteilung der Genehmigung zu prüfen, ob öffentliche Interessen entgegenstehen.

**Zu Absatz 3**

Diese Bestimmung entspricht unter Berücksichtigung des zu Abs. 1 Gesagten zu § 17 dieses Gesetzes.

**Zu Absatz 4**

In dieser Bestimmung sind die Vorschriften des 1. Abschnitts des Gesetzes aufgezählt, die im Hinblick auf die Verhältnisse bei Anschlußbahnen sinngemäß anzuwenden sind.

Zu § 22

Besondere Verhältnisse können es notwendig erscheinen lassen, auf Anschlußbahnen in beschränktem Umfange nichtöffentlichen oder öffentlichen Personenverkehr und Güterverkehr zuzulassen, und zwar

a) im Rahmen des nichtöffentlichen Personenverkehrs, z. B. Arbeiterverkehr des Betriebes, für den die Anschlußbahn betrieben wird;

b) im Rahmen des öffentlichen Personenverkehrs, z. B. Arbeiterverkehr mehrerer Betriebe, Beförderung von Bewohnern eines verkehrsungünstig gelegenen Wohngebietes.

Wegen der erhöhten Gefahr und der Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr ist hierzu die Genehmigung der zuständigen Behörde erforderlich.

Zu § 23

**Zu Absatz 1**

Ebenso wie die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs unterliegen die Anschlußbahnen als Eisenbahnen des nicht öffentlichen Verkehrs nach § 5 Allgemeines Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 1161) der Aufsicht des Landes, in dessen Gebiet sie liegen. Dem trägt diese Bestimmung Rechnung.

**Zu Absatz 2**

In dieser Bestimmung wird klargestellt, daß die Aufsicht über Anschlußbahnen

als Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs weniger weit geht als bei Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (§ 20).

**Zu Absatz 3**

Diese Bestimmung gibt der zuständigen Behörde die Möglichkeit, sich über alle Angelegenheiten der einzelnen Anschlußbahnen zu unterrichten.

**Zu Absatz 4**

Diese Bestimmung dient der Verwaltungsvereinfachung.

Zu § 24

Diese Vorschrift hat Bedeutung für solche Bahnen, die zwar keine Anschlußbahnen im Sinne der dafür bestehenden Definition sind, die aber nach Anlage und Ausstattung sowie nach ihrer Eingliederung in den allgemeinen Verkehrsraum einer dem besonderen Eisenbahnrecht unterliegenden Bahn so ähnlich sind, daß eine Unterstellung unter das Eisenbahnrecht zweckmäßig ist. In Frage kommen z. B. Werksbahnen ohne Anschluß an das öffentliche Eisenbahnnetz.

## 3. Abschnitt

## Bußgeldvorschriften

Zu § 25

Die Vorschrift mit einer abschließenden Aufzählung der Bußgeldtatbestände ist erforderlich, um der zuständigen Behörde die Möglichkeit zu geben, die aufgeführten Ordnungswidrigkeiten mit Bußgeldern zu ahnden.

## 4. Abschnitt

## Schluß- und Übergangsbestimmungen

Zu § 26

**Zu Absatz 1**

Diese Bestimmung stellt klar, daß nach der Geschäftsverteilung im Senat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr die zuständige Behörde nach diesem Gesetz ist. Sie schafft im übrigen die Möglichkeit der Übertragung von Befugnissen der nach diesem Gesetz zuständigen Behörde auf andere Behörden des Bundes oder Landes. Diese Vorschrift entspricht § 5 Allgemeines Eisenbahngesetz vom 29. Mai 1951 (BGBl. I S. 1161) in Verbindung mit § 51 Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (BGBl. I S. 955), wonach Geschäfte der Eisenbahnaufsicht auf die Deutsche Bundesbahn übertragen werden können.

**Zu Absatz 2**

Diese Bestimmung regelt den Verfahrensmodus für den Fall, daß aufgrund der Streckenführung der Eisenbahn eine Zuständigkeitsregelung über die Landesgrenze hinaus erforderlich ist. Ohne eine solche gesetzliche Bestimmung müßte im Einzelfall unter Umständen ein Staatsvertrag abgeschlossen werden.

Zu § 27

**Zu Absatz 1**

Die Bau- und Betriebsvorschriften für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs sind durch Rechtsverordnungen des Bundes geregelt (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung — EBO — vom 8. Mai 1967 [BGBl. II S. 1563] ). Für die Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs hat der Bund von seiner Ermächtigung gemäß § 3 Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. Mai 1951 (BGBl. I S. 1161) zum Erlaß von Bau- und Betriebsvorschriften keinen Gebrauch gemacht, sondern das den Ländern überlassen.

**Zu Absatz 2**

Die Ermächtigung bezieht sich auf die Festsetzung von allgemein gültigen Tarifen für die Benutzung bremischer Eisenbahnanlagen schlechthin. Es sind dies die Hafeneisenbahn in Bremen und Bremerhaven sowie die bremischen Gleisanschlußanlagen. Es wird somit in Zukunft nicht mehr erforderlich sein, bei der Festsetzung von Tarifen für die Benutzung bremischer Eisenbahnanlagen (z. B. Hafenbahntarif) auf das Allgemeine Eisenbahngesetz als Ermächtigungsgrundlage zurückzugreifen.

**Zu Absatz 3**

Zuständig für den Erlaß derartiger Verordnungen ist nach Abs. 3 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes der Senat als Landesregierung. Er kann diese

Ermächtigung gemäß Satz 3 auf die oberste Landesverkehrsbehörde übertragen. Von dieser Möglichkeit hatte der Senat durch die Verordnung betr. die Übertragung der Ermächtigung zum Erlaß von Verordnungen über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen vom 9. April 1957 (SaBremR 93-C-1) Gebrauch gemacht. Aufgrund dieser Ermächtigung erließ der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen vom 6. Januar 1961 (SaBremR 93-C-2).

Zu § 28

Diese Vorschrift gewährleistet die Rechtseinheit im Lande Bremen. Außerdem wird dem Umstand Rechnung getragen, daß die Unternehmer öffentlicher Eisenbahnen durch die Genehmigung ein subjektives öffentliches Recht erlangt haben, das mit Rücksicht auf Art. 14 Grundgesetz nicht angetastet werden soll.

Zu § 29

Diese Bestimmung stellt deklaratorisch fest, daß mit dem Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzentwurfes die Verordnung betreffend Übertragung der Ermächtigung zum Erlaß von Verordnungen über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen vom 9. April 1957 (SaBremR 93-C-1) überholt ist und deshalb außer Kraft tritt.



Carl Schünemann Bremen