

Gesetzentwurf

der Staatsregierung

zur Änderung des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetzes

A) Problem

Der I. Teil des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetzes (BayESG) enthält Vorschriften über Eisenbahnen und fällt unter die konkurrierende Gesetzgebung nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 23 GG. Vorschriften in diesem Teil stehen teilweise im Widerspruch zu neuen oder geänderten Vorschriften im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) des Bundes.

Ferner ist insbesondere im II. Teil des BayESG die Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr (ABl L 106 S. 21) in nationales Recht umzusetzen. Weiterhin werden die Grundlagen für eine Liberalisierung der Zugangsregelungen für sachverständige Organisationen bei der Prüfung von Seilbahnen unter Beachtung der Art. 49 und 56 EGV zur allgemeinen Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit geschaffen. Die Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl L 376 S. 36; im Folgenden: EU-Dienstleistungs-Richtlinie) ist auf den Verkehrssektor nicht anzuwenden. Dennoch ist es sinnvoll, in Anlehnung an die Vorgaben der Dienstleistungsrichtlinie auch die Anerkennung von sachverständigen Stellen auf dem Gebiet der Seilbahnen vorzunehmen.

Nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 23 GG besteht keine konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf dem Gebiet des Seilbahnrechts.

B) Lösung

Die erforderliche Anpassung an das Eisenbahnrecht des Bundes sowie die Umsetzung europäischer Rechtsvorschriften im Bereich der Seilbahnen in nationales Recht wird durch eine Änderung des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetzes (BayESG) erreicht.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten**Staat**

Gegenüber der bisherigen Rechtslage ergeben sich durch die vorliegenden Änderungen keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf den Staat. Die Umsetzung des Gesetzes erfolgt im Rahmen der vorhandenen Stellen und Mittel.

Kommunen

Gegenüber der bisherigen Rechtslage ergeben sich durch die vorliegenden Änderungen keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf die Kommunen. Für Kommunen, welche Eisenbahnen oder Seilbahnen als kommunale Verkehrsanlagen betreiben, ergeben sich unter Umständen Mehrkosten wie bei einem privatwirtschaftlichen Unternehmen (siehe Punkt Wirtschaft).

Wirtschaft

Eine bestehende Informationspflicht für Unternehmen im Eisenbahnsektor wird an geänderte Vorgaben im Bundesrecht angepasst, wodurch sich der Kreis der Betroffenen verändert. Informationspflichtig sind nicht mehr die öffentlichen Eisenbahnen, sondern diejenigen Unternehmen, die nach § 6 AEG einer Genehmigung bedürfen. Die Anpassung entlastet elf und verpflichtet neun Unternehmen, so dass insgesamt zwei Unternehmen weniger als bisher berichtspflichtig sind und sich eine entsprechende Entlastung des Eisenbahnsektors ergibt.

Im Bereich der Seilbahnen können sich für die Seilbahnunternehmen geringe Mehrkosten in überschaubarer, aber noch nicht exakt darstellbarer Höhe ergeben aufgrund der Festlegung von geringfügig erhöhten Mindestversicherungssummen. Weiterhin können zukünftig durch das Erfordernis eines einheitlichen Anerkennungsverfahrens bei den Sachverständigen zusätzliche Kosten entstehen. Es ist damit zu rechnen, dass die Anerkennungskosten der Sachverständigen an die Seilbahnunternehmen weitergegeben werden. Dieses kann dadurch ausgeglichen werden, dass eine Öffnung des bisher weitestgehend geschlossenen Prüfmarktes auf dem Gebiet der Seilbahnen erfolgt und die Kommunikationswege bei den Informationspflichten im Seilbahnsektor vereinfacht werden. Die Analyse der Änderung der Kommunikationswege im Standardkosten-Modell ergibt eine jährliche Entlastung des Seilbahnsektors in Höhe von ca. 13.250 Euro.

Bürger

Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Gesetzentwurf

zur Änderung des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetzes

§ 1

Das Gesetz über die Rechtsverhältnisse der nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Seilbahnen in Bayern (Bayerisches Eisenbahn- und Seilbahngesetz – BayESG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. August 2003 (GVBl S. 598, BayRS 932-1-W) wird wie folgt geändert:

1. Der Überschrift des Gesetzes werden die Fußnotenzeichen „¹⁾“ und „²⁾“ angefügt und dazu folgende Fußnotentexte ausgebracht:

„¹⁾ Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr (ABl L 106 S. 21).

„²⁾ Die Verpflichtungen der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl L 204 S. 37), zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/96/EG vom 20. November 2006 (ABl L 363 S. 81), sind beachtet worden.“

2. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift zu Art. 2 und 3 wird jeweils durch den Klammerzusatz „(aufgehoben)“ ersetzt.
- b) Die Überschrift „2. Abschnitt Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs“ wird gestrichen.
- c) Die Überschrift zu Art. 4 wird durch den Klammerzusatz „(aufgehoben)“ ersetzt.
- d) Die Überschrift zu Art. 5 erhält folgende Fassung:
„Berichts- und Mitteilungspflichten“
- e) In der Überschrift zu Art. 6 werden das Wort „Lichtreklamen“ durch das Wort „Lichtquellen“ und das Wort „Bahnanlagen“ durch das Wort „Schienenwegen“ ersetzt.
- f) Die Überschrift zu Art. 8, 9 und 10 wird jeweils durch den Klammerzusatz „(aufgehoben)“ ersetzt.
- g) Die Überschrift „3. Abschnitt Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs“ wird durch folgende Überschrift ersetzt:

„2. Abschnitt

Nichtöffentliche Eisenbahnen“

- h) Die Überschrift zu Art. 12 wird durch den Klammerzusatz „(aufgehoben)“ ersetzt.
 - i) Art. 13, 14 und 15 erhalten folgende Fassung:
„Art. 13 Betriebsleitung
Art. 14 Haftpflichtversicherung
Art. 15 Anzeigepflichten“
 - j) Die Überschrift „4. Abschnitt“ wird durch die Überschrift „3. Abschnitt“ ersetzt.
 - k) Die Überschrift zu Art. 16 erhält folgende Fassung:
„Eisenbahnaufsicht“
 - l) Die Überschrift zu Art. 23 erhält folgende Fassung:
„Technische Änderungen“
 - m) Die Überschrift zu Art. 26 und 28 wird jeweils durch den Klammerzusatz „(aufgehoben)“ ersetzt.
 - n) In der Überschrift zu Art. 34 werden die Worte „Konkurs- oder“ gestrichen.
 - o) Der Überschrift zu Art. 36 werden ein Komma und das Wort „Schutzmaßnahmen“ angefügt.
 - p) Es wird folgender neuer IV. Teil eingefügt:
„IV. Teil
Zuständigkeiten
Art. 43 Oberste Verkehrsbehörde“
 - q) Der bisherige IV. Teil wird V. Teil.
 - r) Die bisherigen Art. 43 und 44 werden Art. 44 und 45.
 - s) Die Worte „Art. 45 (aufgehoben)“ werden gestrichen.
3. Art. 1 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„¹⁾Teil I dieses Gesetzes gilt für Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinn des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), die

1. als Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen ihren Sitz im Freistaat Bayern haben und nicht Eisenbahnen oder Unternehmen des Bundes sind,
2. im Freistaat Bayern eine Eisenbahninfrastruktur betreiben und nicht Eisenbahnen des Bundes sind hinsichtlich dieser Eisenbahninfrastruktur,
3. eine nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur im Freistaat Bayern benutzen hinsichtlich der Benutzung dieser Eisenbahninfrastruktur.“

4. Art. 2 und 3 werden aufgehoben.
5. Die Überschrift „2. Abschnitt Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs“ wird gestrichen.
6. Art. 4 wird aufgehoben.
7. Art. 5 erhält folgende Fassung:

„Art. 5

Berichts- und Mitteilungspflichten

- (1) ¹Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben der Aufsichtsbehörde Unfälle im Eisenbahnbetrieb unverzüglich mitzuteilen. ²Außerdem sind der Aufsichtsbehörde Umstände mitzuteilen, die die Betriebssicherheit der Eisenbahn beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten.
 - (2) ¹Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die nach § 6 AEG einer Genehmigung bedürfen, haben der Genehmigungsbehörde mitzuteilen, wenn eine oder mehrere Genehmigungsvoraussetzungen nicht mehr vorliegen. ²Der Genehmigungsbehörde ist jährlich ein Bericht vorzulegen, der Auskunft über die finanzielle Leistungsfähigkeit und über Veränderungen hinsichtlich der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen gibt.“
8. Art. 6 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird das Wort „Lichtreklamen“ durch das Wort „Lichtquellen“ und das Wort „Bahnanlagen“ durch das Wort „Schienenwegen“ ersetzt.
 - b) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird das Wort „Strecken“ durch das Wort „Schienenwege“ ersetzt; nach den Worten „50 m“ wird das Komma und die Worte „Lichtreklamen in einer Entfernung bis zu 200 m“ gestrichen und das Wort „Bahn“ durch das Wort „Eisenbahn“ ersetzt.
 - bb) Es wird folgender neuer Satz 2 eingefügt:

„²Lichtreklamen und andere Lichtquellen dürfen in einer Entfernung von bis zu 200 m von der Mitte des nächsten Gleises nicht betrieben werden, wenn dadurch die Erkennbarkeit von Signalen beeinträchtigt wird oder wenn eine Gefahr von Verwechslungen mit Signalen besteht.“
 - cc) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3 und erhält folgende Fassung:

„³An gekrümmten Schienenwegen von Eisenbahnen dürfen unbeschadet der Sätze 1 und 2 bauliche Anlagen nicht errichtet oder geändert und Lichtquellen nicht betrieben werden, wenn dadurch die notwendige Sicht auf Signale oder höhengleiche Kreuzungen mit Straßen bis zu einer Entfernung von 500 m beeinträchtigt wird.“

- c) Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Aufsichtsbehörde kann die Beseitigung einer nach Abs. 1 unzulässigen baulichen Anlage oder Lichtquelle anordnen oder deren Betrieb untersagen.“

9. Art. 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „Eisenbahnanlagen“ durch die Worte „Betriebsanlagen einer Eisenbahn“ und das Wort „Eisenbahnanlage“ durch die Worte „solchen Betriebsanlage“ ersetzt.
- b) Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Worte „einer Eisenbahnanlage“ durch die Worte „von Betriebsanlagen einer Eisenbahn“ und das Wort „Bahn“ durch das Wort „Eisenbahn“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 werden die Worte „haben die Eigentümer und Besitzer“ durch die Worte „sind auf Anordnung der Aufsichtsbehörde“ ersetzt.

10. Art. 8 bis 10 werden aufgehoben.

11. Art. 11 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„¹Wird bei einem öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Ablauf der Geltungsdauer der Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG kein Antrag auf Neuerteilung gestellt, die Betriebsgenehmigung nach § 7 AEG widerrufen oder sonst zurückgenommen oder der Betrieb ohne Genehmigung nach § 11 AEG dauernd eingestellt, kann die oberste Verkehrsbehörde die Übertragung des Eigentums der betriebsnotwendigen Grundstücke, Anlagen und Einrichtungen auf einen Dritten anordnen, soweit die Fortführung des Eisenbahnbetriebs aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist und dem Verkehrsbedürfnis auf andere zumutbare Weise nicht Rechnung getragen werden kann.“

12. Die Überschrift „3. Abschnitt Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs“ wird durch folgende Überschrift ersetzt:

„2. Abschnitt

Nichtöffentliche Eisenbahnen“

13. Art. 12 wird aufgehoben.

14. Art. 13 bis 15 erhalten folgende Fassung:

„Art. 13

Betriebsleitung

- (1) ¹Nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben eine Person für die Betriebsleitung (Betriebsleiter) zu bestellen, die unbeschadet der Verantwortung des Unternehmers für das sichere Betreiben der Eisenbahninfrastruktur sowie die Ausführung von Rechtsvorschriften und Anordnungen der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist. ²Bei einfachen Betriebsverhältnissen kann mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde auf die Bestellung eines Betriebsleiters verzichtet wer-

den, wenn hierdurch eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit nicht zu erwarten ist; an Stelle des Betriebsleiters hat der Unternehmer dann gegenüber der Aufsichtsbehörde eine mit den Belangen seines Eisenbahnbetriebs beauftragte Person zu benennen.

(2) Nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die selbstständig eine nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur benutzen, haben einen Betriebsleiter zu bestellen, der unbeschadet der Verantwortung des Unternehmers für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistungen sowie die Ausführung von Rechtsvorschriften und Anordnungen der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist.

(3) Für jeden Betriebsleiter ist mindestens ein Stellvertreter zu bestellen.

(4) ¹Unternehmen, die sowohl eine nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur betreiben als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind, können einen Betriebsleiter für beide Bereiche bestellen. ²Satz 1 gilt entsprechend für den Stellvertreter des Betriebsleiters.

(5) ¹Bestellungen nach Abs. 1 bis 4 bedürfen der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde. ²Die Bestätigung ist zu versagen, wenn Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass die bestellte Person unzuverlässig ist, oder wenn deren fachliche Eignung nicht nachgewiesen ist.

Art. 14

Haftpflichtversicherung

¹Zur Deckung der durch Unfälle beim Eisenbahnbetrieb verursachten Personenschäden und Sachschäden haben

1. nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
2. nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig eine nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur benutzen,

eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und aufrechtzuerhalten; die nach § 26 Abs. 1 Nr. 8 AEG erlassene Rechtsverordnung gilt entsprechend. ²Die Aufsichtsbehörde kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

Art. 15

Anzeigepflichten

Die vorübergehende oder dauerhafte Einstellung des Betriebs einer nichtöffentlichen Eisenbahninfrastruktur ist der Aufsichtsbehörde anzuzeigen.“

15. Die Überschrift „4. Abschnitt“ wird durch die Überschrift „3. Abschnitt“ ersetzt.

16. Art. 16 erhält folgende Fassung:

„Art. 16

Eisenbahnaufsicht

(1) Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung der für Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinn des Art. 1 geltenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Anordnungen sichergestellt; §§ 5, 5a AEG bleiben unberührt.

(2) ¹Die Aufsichtsbehörde kann Anordnungen treffen, die insbesondere

1. zur Abwehr von Gefahren, die vom Betrieb einer Eisenbahn oder von den Betriebsanlagen einer Eisenbahn ausgehen,
2. zur Abwehr von Gefahren für die Betriebssicherheit der Eisenbahn,
3. zum Schutz der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen

erforderlich sind. ²Ist die Betriebssicherheit nicht mehr gewährleistet, kann die Aufsichtsbehörde die Einstellung des Bahnbetriebs anordnen.

(3) ¹Die Aufsichtsbehörde kann die Vorlage von Gutachten verlangen. ²Gutachten sind von Stellen oder Sachverständigen zu erstellen, die für den jeweiligen Fachbereich auf Grund eisenbahnrechtlicher Vorschriften von den danach zuständigen Stellen zugelassen oder anerkannt sind. ³Gutachten können für den jeweiligen Fachbereich auch von Prüfsachverständigen, Prüfingenieuren, Prüfsachverständigen und Prüfämtern im Sinn der Bayerischen Bauordnung erstellt werden; die Verordnung über die Prüfsachverständigen, Prüfingenieure, Prüfämter und Prüfsachverständigen im Bauwesen gilt entsprechend.“

17. Art. 17 wird wie folgt geändert:

- a) Im einleitenden Satzteil werden die Worte „Das Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie“ durch die Worte „Die oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt.
- b) In Nr. 2 wird das Wort „Bahnen“ durch das Wort „Eisenbahnen“ ersetzt und werden nach dem Wort „Sicherheit“ die Worte „und des Umweltschutzes“ eingefügt.

18. Art. 18 erhält folgende Fassung:

„Art. 18

Ordnungswidrigkeiten

(1) Mit Geldbuße bis zu fünftausend Euro kann belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einen Bericht oder eine Mitteilung nach Art. 5 nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet,
2. entgegen Art. 13 Abs. 1 Satz 2 der Aufsichtsbehörde keine mit den Belangen des Eisenbahnbetriebs beauftragte Person benennt.

- (2) Mit Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro kann belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig
1. entgegen Art. 13 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 und 3, auch in Verbindung mit Abs. 5, einen Betriebsleiter oder Stellvertreter nicht bestellt,
 2. entgegen Art. 14 eine Haftpflichtversicherung nicht abschließt oder nicht aufrechterhält,
 3. einer Rechtsverordnung nach Art. 17 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.“
19. Art. 19 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- a) In Nr. 2 wird das Wort „für“ gestrichen und der Schlusspunkt durch das Wort „und“ ersetzt.
 - b) Es wird folgende Nr. 3 angefügt:

„3. Seilbahnen zum alleinigen und nichtöffentlichen Transport von Gütern.“
20. Dem Art. 20 werden folgende Abs. 7 und 8 angefügt:
- „(7) Altanlagen sind Seilbahnen, deren technische Planung nach Art. 24 des Bayerischen Eisenbahn- und Bergbahngesetzes in der bis zum 31. Mai 2003 geltenden Fassung genehmigt wurde, deren Bau vor dem 1. Juli 2003 begonnen hat und deren Betriebseröffnung nach Art. 25 vor dem 3. Mai 2004 erfolgt ist, soweit einer verspäteten Betriebseröffnung unter Verlängerung der gesetzten Frist seitens der Aufsichtsbehörde nicht zugestimmt wurde oder die vor dem 3. Mai 2004 in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums in Betrieb gestanden sind.
- (8) Prüfbescheinigungen sind dokumentierte und nachprüfbar Bestätigungen durch eine von der obersten Verkehrsbehörde anerkannte sachverständige Stelle, dass eine Seilbahn oder deren Bestandteile den gesetzlichen Anforderungen entspricht bzw. entsprechen; eine Prüfbescheinigung kann Bedingungen enthalten, die zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen noch erfüllt werden müssen.“
21. Art. 21 wird wie folgt geändert:
- a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird das Wort „Aufsichtsbehörde“ durch das Wort „Kreisverwaltungsbehörde“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 wird das Wort „wesentliche“ gestrichen; nach dem Wort „Anlage“ werden ein Komma und die Worte „die die Bau- und Betriebsgenehmigung betreffen“ eingefügt.
 - b) In Abs. 5 Nr. 2 werden nach dem Wort „Unternehmer“ die Worte „einer Seilbahn“ eingefügt.
 - c) In Abs. 6 wird der Klammerzusatz „(Art. 24)“ durch die Worte „gemäß Art. 24“ und der Klammerzusatz „(Art. 25)“ durch die Worte „gemäß Art. 25“ ersetzt.
 - d) Es wird folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) Die Genehmigung erlischt, wenn der Bau oder Betrieb dauerhaft eingestellt wird.“
22. Art. 22 wird wie folgt geändert:
- a) Abs. 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nr. 4 werden nach dem Wort „Planung“ die Worte „gemäß Art. 24“ und nach dem Wort „Betriebseröffnung“ die Worte „gemäß Art. 25“ eingefügt.
 - bb) In Nr. 6 werden nach dem Wort „Unternehmens“ die Worte „einer Seilbahn“ eingefügt.
 - b) Es wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) ¹Altanlagen, die an einem neuen Ort errichtet werden, bedürfen einer Genehmigung nach Art. 21. ²Auf die Vorlage einer Sicherheitsanalyse gemäß Abs. 5 Nr. 6 kann verzichtet werden, wenn die Sicherheit auf andere Weise nachgewiesen werden kann.“
23. Art. 23 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Technische Änderungen“
 - b) Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) ¹Der Unternehmer einer Seilbahn hat technische Änderungen der Anlage, die keiner Genehmigung nach Art. 21 Abs. 1 bedürfen, vor ihrer Ausführung der technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. ²Anzeigepflichtig sind wesentliche technische Änderungen der Seilbahn oder der Bestandteile einer Seilbahn.“
 - c) In Abs. 2 wird nach dem Wort „die“ das Wort „technische“ eingefügt.
 - d) In Abs. 3 werden nach dem Wort „Die“ das Wort „technische“ und nach dem Wort „Betriebseröffnung“ „gemäß Art. 25“ eingefügt.
 - e) Abs. 4 und 5 erhalten folgende Fassung:

„(4) Zur Prüfung der technischen Unterlagen bei Seilbahnen kann die technische Aufsichtsbehörde verlangen, dass der Unternehmer einer Seilbahn eine Prüfbescheinigung vorlegt, die den weiteren sicheren Betrieb nach Ausführung der wesentlichen technischen Änderung bescheinigt.

(5) Für die Zustimmung bei wesentlichen technischen Änderungen einer Anlage gilt Art. 24 sinngemäß.“

24. Art. 24 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1; nach dem Wort „der“ wird das Wort „technischen“ eingefügt.
 - bb) Es wird folgender Satz 2 angefügt:

„²Die Genehmigung kann auch für Teilplanungen erteilt werden.“
- b) Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nr. 2 wird die Abkürzung „BayVwVfG“ durch die Worte „des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG)“ ersetzt.
 - bb) Nr. 5 erhält folgende Fassung:

„5. eine Prüfbescheinigung über die Prüfung der technischen Unterlagen vorgelegt wird, die die Erfüllung der unter den Nrn. 1 bis 4 genannten Voraussetzungen bescheinigt; bei dieser Prüfung ist die Einhaltung der Art. 7, 10 und 18 der Richtlinie 2000/9/EG betreffend CE-Konformitätskennzeichnung und EG-Konformitätserklärung bei Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen zu überwachen.“
- c) Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Genehmigung der technischen Planung ist dem Unternehmer einer Seilbahn schriftlich zu erteilen.“
- d) Abs. 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Das Versetzen von Altanlagen kann ohne Vorlage der Unterlagen gemäß Abs. 2 Nrn. 3 bis 5 genehmigt werden, wenn die Sicherheit auf andere Weise nachgewiesen werden kann und eine diesbezügliche Prüfbescheinigung vorliegt.“

25. Art. 25 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 1 wird nach dem Wort „die“ das Wort „technische“ eingefügt.
- b) Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„1. eine Prüfbescheinigung über die Abnahme vorliegt, die bestätigt, dass die Anlage der Bau- und Betriebsgenehmigung und der genehmigten technischen Planung entspricht sowie ihre Betriebssicherheit gewährleistet ist,“
 - bb) In Nr. 4 werden nach dem Wort „Seilbahnunternehmen“ die Worte „gemäß Art. 31“ eingefügt und der Klammerzusatz „(Art. 31)“ gestrichen.

- c) In Abs. 3 werden nach dem Wort „Anlage“ die Worte „gemäß Art. 21“ eingefügt.

- d) Abs. 4 wird aufgehoben.

26. Art. 26 wird aufgehoben.

27. Art. 27 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Längs der Trasse von Seilbahnen dürfen bauliche Anlagen nur errichtet oder wesentlich geändert werden, wenn die für die Genehmigung der technischen Planung gemäß Art. 24 zuständige Behörde bestätigt, dass die Betriebssicherheit der Seilbahn nicht beeinträchtigt wird.“
- b) In Abs. 2 werden die Worte „In der Nähe einer Seilbahn“ durch die Worte „Längs der Trasse von Seilbahnen“ ersetzt und nach dem Wort „geändert“ die Worte „sowie Erdbewegungen nicht durchgeführt“ eingefügt.
- c) In Abs. 3 wird das Wort „Aufsichtsbehörde“ durch das Wort „Kreisverwaltungsbehörde“ ersetzt.
- d) Abs. 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Bei geplanten Seilbahnen gelten die Beschränkungen nach den Abs. 1 bis 3 vom Zeitpunkt der Erteilung der Bau- und Betriebsgenehmigung gemäß Art. 21 an.“
- e) In Abs. 5 wird das Wort „Aufsichtsbehörde“ durch das Wort „Kreisverwaltungsbehörde“ und das Wort „In-Kraft-Treten“ durch das Wort „Inkrafttreten“ ersetzt.
- f) In Abs. 6 und 7 wird jeweils das Wort „Aufsichtsbehörde“ durch das Wort „Kreisverwaltungsbehörde“ ersetzt.

28. Art. 28 wird aufgehoben.

29. Art. 30 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 2 wird nach den Worten „durch die“ das Wort „technische“ eingefügt.
- b) In Abs. 3 werden nach dem Wort „Unternehmer“ die Worte „einer Seilbahn“ eingefügt.
- c) Abs. 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Für Schleplifte und für Seilbahnen des nicht-öffentlichen Personenverkehrs kann die technische Aufsichtsbehörde Ausnahmen von der Verpflichtung nach Abs. 1 zulassen.“

30. Art. 31 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden jeweils nach dem Wort „Deutschland“ die Worte „oder in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums“ eingefügt.

bb) Sätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„²Die Vorschriften der §§ 113 ff. des Gesetzes über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz – VVG) vom 23. November 2007 (BGBl I S. 2631) in der jeweils geltenden Fassung über die Pflichtversicherung finden Anwendung. ³Der Versicherer ist verpflichtet, der Kreisverwaltungsbehörde unverzüglich anzuzeigen, wenn das Seilbahnunternehmen seinen Verpflichtungen aus dem Vertrag nicht nachkommt und dadurch das Weiterbestehen der Versicherung gefährdet wird oder wenn der Vertrag geändert oder beendet wird.“

b) In Abs. 2 wird nach den Worten „Land der Bundesrepublik“ das Wort „Deutschland“ eingefügt.

31. Art. 32 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) ¹Der Unternehmer einer Seilbahn hat der technischen Aufsichtsbehörde unverzüglich mitzuteilen:

1. alle Vorkommnisse, die für die Betriebssicherheit von Bedeutung sind,
2. alle Veränderungen in den Personen der Betriebsleitung gemäß Art. 30 Abs. 1,
3. alle Veränderungen in den Personen, die das Unternehmen vertreten (Art. 21 Abs. 5 Nr. 2), und, soweit es sich um eine Gesellschaft handelt, auch alle Veränderungen in der Person eines persönlich haftenden Gesellschafters sowie Änderungen des Gesellschaftsvertrags und der Satzung und
4. die Weiterführung des Betriebs einer Seilbahn gemäß Art. 33.

²Die Mitteilungspflicht besteht auch

1. in den Fällen des Satzes 1 Nr. 3 gegenüber der Kreisverwaltungsbehörde,
2. gegenüber Dritten, soweit die technische Aufsichtsbehörde sich dieser als Sachverständiger bedient.“

b) In Abs. 2 wird nach dem Wort „der“ das Wort „technischen“ eingefügt.

c) Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) ¹Der Unternehmer einer Seilbahn hat außerdem in regelmäßigen Zeitabständen oder auf besondere Anforderung der technischen Aufsichtsbehörde die Betriebssicherheit der Anlage durch eine von der obersten Verkehrsbehörde anerkannte sachverständige Stelle prüfen zu lassen und eine diesbezügliche Prüfbescheinigung unverzüglich bei der technischen Aufsichtsbehörde vorzulegen. ²Soweit die Ausstellung der Prüfbescheinigung von der Beseitigung von Mängeln durch den Unter-

nehmer einer Seilbahn abhängig gemacht wurde, hat der Unternehmer einer Seilbahn die fristgerechte Beseitigung dieser Mängel gegenüber der technischen Aufsichtsbehörde zu bestätigen.“

d) Es wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Wenn im Rahmen einer Prüfung gemäß Abs. 3 festgestellt wird, dass Gefahr im Verzug ist, hat die anerkannte sachverständige Stelle dieses unverzüglich den Aufsichtsbehörden gemäß Art. 35 Abs. 1 und 2 und Art. 36 Abs. 2 mitzuteilen.“

32. Art. 33 wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „Aufsichtsbehörde“ durch das Wort „Kreisverwaltungsbehörde“ ersetzt.

b) Abs. 2 wird wie folgt geändert:

aa) Im einleitenden Satzteil werden nach dem Wort „wird“ die Worte „vorbehaltlich der Zustimmung zur Betriebseröffnung gemäß Art. 25 Abs. 2 Nrn. 3 und 4“ eingefügt.

bb) In Nr. 1 wird das Komma durch das Wort „und“ ersetzt.

cc) In Nr. 2 wird nach dem Wort „ergibt“ das Komma durch einen Schlusspunkt ersetzt und das Wort „und“ gestrichen.

dd) Nr. 3 wird gestrichen.

c) In Abs. 3 wird das Wort „Aufsichtsbehörde“ durch das Wort „Kreisverwaltungsbehörde“ ersetzt.

33. Art. 34 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden die Worte „Konkursoder“ gestrichen.

b) Abs. 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Unternehmers“ die Worte „einer Seilbahn“ eingefügt.

bb) In Satz 2 wird der Klammerzusatz „(Art. 33)“ durch die Worte „gemäß Art. 33“ ersetzt.

c) In Abs. 2 werden jeweils die Worte „Konkursoder“ gestrichen.

34. Art. 35 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) ¹Örtlich zuständig ist die Kreisverwaltungsbehörde, in deren Bereich die Talstation der Seilbahn liegt. ²Im Übrigen ist die Kreisverwaltungsbehörde örtlich zuständig, in deren Bereich die Seilbahn die Grenze des Freistaates Bayern überschreitet.“

b) In Abs. 3 werden die Worte „Das Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie“ durch die Worte „Die oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt.

35. Art. 36 wird wie folgt geändert:

- a) Der Überschrift werden ein Komma und das Wort „Schutzmaßnahmen“ angefügt.
- b) Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kreisverwaltungsbehörden und die technische Aufsichtsbehörde sind für die Durchführung der Schutzmaßnahmen auf der Grundlage der Richtlinie 2000/9/EG zuständig und haben darüber zu wachen, dass die für den Bau und den Betrieb der Seilbahnen geltenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften und die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Anordnungen (Nebenbestimmungen und sonstigen Anordnungen) eingehalten werden.“
- c) Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Worte „Die Aufsichtsbehörde kann“ durch die Worte „Die Kreisverwaltungsbehörden und die technische Aufsichtsbehörde können“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 erhält folgende Fassung:

„²Zur Erfüllung ihrer Aufgaben können sie oder eine von ihnen beauftragte Stelle vom Unternehmer einer Seilbahn Auskunft verlangen sowie die Anlage besichtigen und prüfen.“
- d) In Abs. 3 erhält der einleitende Satzteil folgende Fassung:

„Die Kreisverwaltungsbehörden und die technische Aufsichtsbehörde haben die oberste Verkehrsbehörde unverzüglich zu unterrichten, wenn sie der Auffassung sind, dass“
- e) Es wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Die Kreisverwaltungsbehörde und die technische Aufsichtsbehörde können sich bei der Erfüllung ihrer Aufgaben einer von der obersten Verkehrsbehörde anerkannten sachverständigen Stelle oder des Betriebsleiters gemäß Art. 30 Abs. 1 für die jeweilige Seilbahn bedienen.“

36. Art. 37 wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1 und wie folgt geändert:
 - aa) Im einleitenden Satzteil wird das Wort „Aufsichtsbehörde“ durch das Wort „Kreisverwaltungsbehörde“ ersetzt und nach dem Wort „Genehmigung“ werden die Worte „gemäß Art. 21“ eingefügt.
 - bb) In Nr. 3 werden die Worte „oder den Bau oder Betrieb für dauernd einstellt“ gestrichen.
 - cc) In Nr. 4 werden die Worte „Vergleichsverfahren oder das Konkurs- oder“ und „Konkurs- oder“ gestrichen.
- b) Es wird folgender Satz 2 angefügt:

„²Art. 49 BayVwVfG bleibt unberührt.“

37. Art. 38 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 1 werden die Worte „Aufsichtsbehörde kann“ durch die Worte „Kreisverwaltungsbehörde und technische Aufsichtsbehörde können“ ersetzt.
- b) Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird das Wort „Aufsichtsbehörde“ durch die Worte „Kreisverwaltungsbehörde“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 erhält folgende Fassung:

„²Die Beseitigung soll angeordnet werden, wenn die Genehmigung unanfechtbar zurückgenommen oder widerrufen wurde oder ihre Wirksamkeit aus einem anderen Grund nicht oder nicht mehr gegeben ist.“
- c) In Abs. 3 wird das Wort „Aufsichtsbehörde“ durch das Wort „Kreisverwaltungsbehörde“ ersetzt.

38. Art. 39 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die oberste Verkehrsbehörde bestimmt durch Rechtsverordnung die zuständige technische Aufsichtsbehörde.“
- b) Abs. 2 wird aufgehoben.
- c) Der bisherige Abs. 3 wird Abs. 2 und wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Worte „Das Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie“ durch die Worte „Die oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Nr. 8 erhält folgende Fassung:

„8. die Mindesthöhe der Deckungssumme bei Betriebshaftpflichtversicherungsverträgen,“
 - bbb) Nr. 12 wird wie folgt geändert:
 - aaaa) Das Wort „verantwortliche“ wird durch das Wort „anerkannte“ ersetzt.
 - bbbb) Buchst. e bis h erhalten folgende Fassung:
 - „e) die Mindesthöhe der Vergütung,
 - f) das Erfordernis einer ausreichenden Deckungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung,
 - g) die Voraussetzungen, unter welchen die Aufsichtsbehörde die Vorlage von Gutachten, Nachweisen und Prüfbescheinigungen für den jeweiligen Sachbereich verlangen kann oder verlangen muss, sowie die

Voraussetzungen, unter welchen die Aufsichtsbehörde verlangen kann oder verlangen muss, dass der Unternehmer einer Seilbahn sich die Einhaltung aufsichtlicher Anforderungen mit einer Prüfbescheinigung bescheinigen lässt,

h) die Voraussetzungen, unter denen der Unternehmer einer Seilbahn Gutachten, Nachweise und Prüfbescheinigungen von anerkannten sachverständigen Stellen für bestimmte Sachbereiche vorzulegen hat oder sich die Einhaltung aufsichtlicher Anforderungen mit einer Prüfbescheinigung bescheinigen lassen muss,“

d) Die bisherigen Abs. 4 und 5 werden Abs. 3 und 4; die Worte „Das Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie“ werden jeweils durch die Worte „Die oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt.

39. Art. 40 wird wie folgt geändert:

a) Im einleitenden Satzteil wird das Wort „fünftausend“ durch das Wort „fünfzigtausend“ ersetzt.

b) Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„1. entgegen Art. 21 Abs. 1 Satz 1, Art. 25 Abs. 1, Art. 33 Abs. 1 oder Art. 34 Abs. 2 oder entgegen einer vollziehbaren Anordnung nach Art. 38 Abs. 1 eine Seilbahn betreibt,“

c) In Nr. 2 wird der Schlusspunkt durch ein Komma ersetzt.

d) Es wird folgende Nr. 3 angefügt:

„3. als anerkannte sachverständige Stelle eine zur Vorlage nach Art. 23 Abs. 4, Art. 24 Abs. 2 Nr. 5, Art. 25 Abs. 2 Nr. 1 oder Art. 32 Abs. 3 bestimmte Prüfbescheinigung ausstellt, ohne dass die Voraussetzungen dafür vorgelegen haben.“

40. Art. 41 wird wie folgt geändert:

a) Im einleitenden Satzteil wird das Wort „zweitausendfünfhundert“ durch das Wort „zehntausend“ ersetzt.

b) In Nr. 1 werden jeweils vor dem Wort „Änderung“ die Worte „wesentliche technische“ eingefügt.

41. Art. 42 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte „Abs. 1“ durch die Worte „Abs. 2“ ersetzt und vor dem Wort „betreiben“ die Worte „errichten und“ eingefügt.

bb) In Satz 3 werden nach dem Wort „Vergnügungsbahnen“ die Worte „und Bandförderer

zur Beförderung von Personen außerhalb von Gebäuden, soweit auf diese Vergnügungsbahnen und Bandförderer die Vorschriften der Bayerischen Bauordnung keine Anwendung finden“ eingefügt.

b) Abs. 5 wird wie folgt geändert:

aa) Im einleitenden Satzteil wird das Wort „zweitausendfünfhundert“ durch das Wort „zehntausend“ ersetzt.

bb) In Nr. 1 werden vor dem Wort „betreibt“ die Worte „errichtet oder“ eingefügt.

42. Es wird folgender neuer IV. Teil eingefügt:

„IV. Teil

Zuständigkeiten

Art. 43

Oberste Verkehrsbehörde

Oberste Verkehrsbehörde im Sinn dieses Gesetzes ist das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.“

43. Der bisherige IV. Teil wird V. Teil.

44. Der bisherige Art. 43 wird Art. 44.

45. Der bisherige Art. 44 wird Art. 45 und wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird aufgehoben.

b) Der bisherige Abs. 2 wird Abs. 1.

c) Der bisherige Abs. 3 wird Abs. 2; die Worte „Das Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie“ werden durch die Worte „Die oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt.

d) Der bisherige Abs. 4 wird Abs. 3 und erhält folgende Fassung:

„(3) Nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, denen nach Art. 12 Abs. 4 Satz 2 in der bis zum Ablauf des [einsetzen: Tag vor dem Inkrafttreten] geltenden Fassung eine Ausnahme von der Pflicht zur Bestellung eines Betriebsleiters erteilt wurde, haben bis zum Ablauf des [letzter Tag des sechsten auf das Datum des Inkrafttretens folgenden Monats] mindestens eine beauftragte Person nach Art. 13 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 zu benennen.“

§ 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:**A. Allgemeines**

Die konkurrierende Gesetzgebung nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 23 GG erstreckt sich auf Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind, mit Ausnahme der Bergbahnen, d. h. auf Eisenbahnen, die sich nicht mehrheitlich in Händen des Bundes oder eines Unternehmens des Bundes befinden (nichtbundeseigene Eisenbahnen). Damit unterliegen nichtbundeseigene Eisenbahnen grundsätzlich den Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Seit dem Jahr 1998, aus dem der I. Teil des bisherigen BayESG stammt, wurde das AEG mehrfach novelliert. Dabei wurden Regelungslücken geschlossen, die vom BayESG ausgefüllt worden waren. Eine Anpassung des I. Teils des BayESG an die aktuelle Bundesnorm ist daher geboten.

Die vorliegende Änderung des II. und IV. Teils des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetzes (Vorschriften bzgl. Seilbahnen) ist zur Umsetzung der Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr (ABl L 106 S. 21; im Folgenden: EU-Seilbahn-Richtlinie) erforderlich. Weiterhin werden die Grundlagen für eine Liberalisierung der Zugangsregelungen für sachverständige Organisationen bei der Prüfung von Seilbahnen unter Beachtung der Art. 49 und 56 EGV zur allgemeinen Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit geschaffen. Die Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl L 376 S. 36; im Folgenden: EU-Dienstleistungs-Richtlinie) ist zwar auf den Verkehrssektor nicht anzuwenden. Dennoch ist es sinnvoll, in Anlehnung an die Vorgaben der Dienstleistungsrichtlinie auch die Anerkennung von sachverständigen Stellen auf dem Gebiet der Seilbahnen vorzunehmen.

Daneben erfolgt eine redaktionelle Anpassung des Gesetzes.

Die EU-Seilbahn-Richtlinie hat folgende grundlegende Zielsetzungen:

- freier Warenverkehr (Vollendung des Binnenmarktes); durch die Vereinheitlichung der Sicherheitsvorschriften sollen Handelshemmnisse, die sich aus den unterschiedlichen Sicherheitsvorschriften der einzelnen europäischen Länder ergeben haben, abgebaut werden.
- einheitlich hohes Sicherheitsniveau; alle Anlagen sollen in ganz Europa für alle beförderten Personen ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau aufweisen.

Die EU-Seilbahn-Richtlinie findet grundsätzlich bei allen Seilbahnen und Schleppliften des öffentlichen und nichtöffentlichen Personenverkehrs Anwendung.

Die EU-Dienstleistungs-Richtlinie bezweckt die Sicherstellung des freien Dienstleistungsverkehrs.

Durch die Vereinheitlichung der Zugangsvoraussetzungen zu den Dienstleistungsmärkten sollen Handelshemmnisse, die sich aus den unterschiedlichen Zugangsvoraussetzungen der einzelnen europäischen Länder ergeben haben, abgebaut werden (Dienstleistungs-Richtlinie).

Die EU-Dienstleistungs-Richtlinie ist auf Grund der allgemeinen Verkehrsausnahme bei der Anerkennung der sachverständigen Stellen und Sachverständigen für Seilbahnen nicht anzuwenden. Es sind jedoch gemäß Titel IV Kapitel 2 und Kapitel 3 EGV die allgemeine Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit bei den zuvor genannten Tätigkeiten zu gewährleisten.

Die wesentlichen Änderungen des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetzes zur Umsetzung der zuvor genannten EU-Richtlinien bestehen in der

- gesetzlichen Verankerung eines Systems von Schutzmaßnahmen,
- Öffnung des Sachverständigenmarktes für die Prüfung von Seilbahnen.

B. Zwingende Notwendigkeit einer normativen Regelung

Das Gesetz über die Rechtsverhältnisse der nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Seilbahnen in Bayern ist notwendig, um nach wie vor bestehende Regelungslücken im Eisenbahnrecht des Bundes auszufüllen. Es ist außerdem Rechtsgrundlage für die Genehmigung der Errichtung und des Betriebs von Seilbahnen und ist zur Sicherstellung einer angemessenen Erschließung mit Seilbahnen unentbehrlich. Weiterhin müssen diverse EU-rechtliche Vorgaben zwingend in das nationale Recht umgesetzt werden. Da insbesondere das Seilbahnrecht ausschließlich der Gesetzgebungskompetenz der Länder unterliegt (vgl. Art. 74 Abs. 1 Nr. 23), ist die Fortentwicklung des bayerischen Seilbahnrechts notwendig.

C. Zu den einzelnen Bestimmungen**Zu § 1 Nr. 1:**

Erfüllung eines formalen Rechtsetzungserfordernisses gegenüber der Europäischen Union.

Zu § 1 Nr. 2:

Redaktionelle Anpassung an die Aufhebung der Art. 2 bis 4, 8 bis 10, 12, 26 und 28 sowie Änderung der Abschnittsnummerierung, Neufassung der Texte zu Abschnitt 2 des I. Teils bzw. der Art. 5, 6, 13 bis 16, 23, 34 und 36 sowie Einfügung eines neuen IV. Teils aus rechtssystematischen Gründen.

Zu § 1 Nr. 3:

Art. 1 Abs. 1 Satz 1 wird neu gefasst, ohne dass sich der Geltungsbereich tatsächlich ändert. Der Begriff des Fahrzeughalters wird analog zum AEG im Landesgesetz eingeführt. Nach dem AEG gelten für Halter von Eisenbahnfahrzeugen die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, wobei das AEG zwischen selbstständig und nicht selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmenden Haltern differenziert.

Mit dem Querverweis auf das AEG in Satz 1 wird klargestellt, dass für Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen zuerst die höherrangige Bundesnorm gilt. Daran anknüpfend verzichtet das Landesrecht künftig auf die rein deklaratorische Wiederholung einzelner Bestimmungen des AEG. Anpassungen an den jeweiligen Wortlaut des AEG, welches häufig Änderungen auf Grund von Rechtsakten der Europäischen Union erfährt, werden damit vermieden.

Der neue Wortlaut berücksichtigt die zwischenzeitlich geänderten Zuständigkeitsregelungen im Bundesrecht. Vorbehaltlich spezieller Regelungen im AEG obliegt dem Freistaat Bayern die Aufsicht über alle nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen in Bayern – unabhängig davon, wo das Eisenbahninfrastrukturunternehmen seinen Sitz hat.

Zu § 1 Nr. 4:

Die Art. 2 und 3 werden aufgehoben.

Art. 2 ist entbehrlich, da das AEG mittlerweile alle möglichen Erscheinungsformen der Eisenbahnunternehmen begrifflich definiert. Außerdem hat sich die Definition des Begriffs „öffentliche Eisenbahninfrastruktur“ in Folge der nationalen Umsetzung von Rechtsvorschriften der Europäischen Union gewandelt. Die angekündigte Fortentwicklung des europäischen Rechtsrahmens für Eisenbahnen lässt weitere Veränderungen erwarten. Um den I. Teil des Gesetzes demgegenüber flexibel zu halten, wird auf eine Wiederholung von Begriffsbestimmungen aus dem AEG verzichtet. Mit dem Querverweis in Art. 1 Satz 1 ist ein Bezug zum Bundesrecht hergestellt; die Begriffe im Landesgesetz entsprechen denen im AEG.

Der bisherige Art. 3 BayESG entspricht dem § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG und kann daher entfallen.

Zu § 1 Nr. 5:

Der I. Teil des Gesetzes wird neu gegliedert, der bisherige Abschnitt mit Vorschriften ausschließlich für öffentliche Eisenbahnen entfällt. Dem Freistaat verbleibt nur noch wenig Regelungskompetenz im Bereich der öffentlichen Eisenbahnen. Soweit im Einzelfall Vorschriften des Gesetzes ausschließlich für öffentliche Eisenbahnen gelten, wird dies direkt durch den Wortlaut der Vorschrift bestimmt.

Zu § 1 Nr. 6:

Seit Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften enthält § 6 AEG abschließende Regelungen über das Genehmigungserfordernis, einschließlich dem für nichtöffentliche Eisenbahnen und für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, soweit sie am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Die bisherigen Art. 4 und 12 BayESG sind damit entbehrlich und werden aufgehoben.

Zu § 1 Nr. 7:

Als Folge der Neugliederung des Gesetzes gilt Art. 5 grundsätzlich für öffentliche und nichtöffentliche Eisenbahnen, sofern nicht einzelne Vorschriften explizit nur an öffentliche Eisenbahnen adressieren. Die Verweisung im bisherigen Art. 14 erübrigt sich.

Die redaktionelle Neufassung des Art. 5 trägt dem Umstand Rechnung, dass die Eisenbahnaufsicht und das Erteilen von Genehmigungen unterschiedlichen Stellen obliegen kann. Die bisher in Art. 5 Abs. 2 und 3 enthaltenen Auskunftspflichten und Betretungsrechte entfallen, wodurch die Norm gestrafft wird. Entsprechende Regelungen sind mittlerweile im AEG enthalten.

Die Auskunftspflichten nach Art. 5 Absatz 1 BayESG a. F. finden für Eisenbahnen unter Landesaufsicht bislang keine Entsprechung im Bundeseisenbahnrecht. Die Vorschrift hat sich bewährt und wird lediglich redaktionell geändert, neue Anforderungen an die Unternehmen werden nicht gestellt. Mit der Neuformulierung wird präziser als bisher geregelt, dass die Mitteilungspflicht nicht nur für Unfälle im Eisenbahnbetrieb gilt, sondern auch für Gefahren von außerhalb, z. B. durch Bautätigkeiten auf Nachbargrundstücken oder bekannt gewordene Herstellungsmängel an Fahrzeugen. Durch die Mitteilungspflicht wird die Aufsichtsbehörde in die Lage versetzt, Unfallursachen zu ermitteln und Gefahren bereits im Ansatz abzuwehren. Die Mitteilungspflicht trifft grundsätzlich alle öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen sowie die selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmenden Halter von Eisenbahnfahrzeugen.

Die Berichtspflicht im neu gefassten Abs. 2 steht im Zusammenhang mit den Pflichten der Genehmigungsbehörde. Eine Genehmigung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für die Genehmigung nach § 6 Abs. 2 AEG nicht mehr vorliegt. Der

Bericht soll der Genehmigungsbehörde die notwendigen Kenntnisse zur Wahrnehmung ihrer Pflichten vermitteln. In der Vergangenheit waren nur öffentliche Eisenbahnen genehmigungspflichtig nach § 6 AEG. Entsprechend waren nach dem bisherigen BayESG die öffentlichen Eisenbahnen dazu verpflichtet, einmal jährlich Bericht zu erstatten. Zwischenzeitlich ist im Bundesrecht das Genehmigungserfordernis vom Begriff der öffentlichen Eisenbahnen entkoppelt. Eine Teilmenge der öffentlichen Eisenbahnen ist von der Genehmigungspflicht freigestellt, wohingegen bestimmte nichtöffentliche Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen dem Genehmigungsvorbehalt unterliegen. Daran anknüpfend sind nach dem neuen BayESG nunmehr die Unternehmen informationspflichtig, die tatsächlich einer Genehmigung bedürfen. Die Zahl der berichtspflichtigen Unternehmen im Freistaat Bayern reduziert sich durch diese Neuregelung.

In der Praxis wird durch Vorlage eines Jahresabschlusses o. ä. Bericht über die finanzielle Leistungsfähigkeit erstattet. Ergänzend sind die Namen der zur Führung der Geschäfte bestellten Personen anzugeben. Die Auskunft genügt formlos und belastet die Unternehmen nicht unangemessen.

Zu § 1 Nr. 8:

Als Folge der Neugliederung des Gesetzes gilt Art. 6 künftig unmittelbar für öffentliche und nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen. Die Verweisung im bisherigen Art. 14 erübrigt sich.

Art. 6 wird redaktionell überarbeitet, um das Schutzziel zu präzisieren und Begriffe an die Terminologie im AEG anzugleichen. Bauliche Anlagen sind solche gemäß § 2 Abs. 1 Bayerische Bauordnung (BayBO). Schienenwege steht umfassend für öffentliche und nichtöffentliche Gleise sowohl auf freier Strecke als auch auf Bahnhofs- und Betriebsgelände. Ein Betriebsverbot für sonstige Lichtquellen ist aufgrund des vermehrten Einsatzes von Lichtinstallationen, d. h. animierten Formen der Beleuchtung von Gebäuden und Plätzen, erforderlich. Diese fallen nur bei ortsfester Errichtung unter den Begriff der baulichen Anlage. Das Anbauverbot nach Abs. 1 S. 3 gilt nicht für Fälle, in denen die Hindernisfreiheit eines Kreuzungsbereichs durch technische Einrichtungen erfasst wird.

Die Aufsichtsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßen Ermessen, gegen welchen von eventuell mehreren Störern sie eine Beseitigungsanordnung nach Abs. 3 richtet.

Zu § 1 Nr. 9:

Als Folge der Neugliederung des Gesetzes gilt Art. 7 künftig unmittelbar für öffentliche und nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen. Die Verweisung im bisherigen Art. 14 erübrigt sich. In den Absätzen 1 und 2 werden einzelne Begriffe an das Bundesrecht angepasst.

Zu § 1 Nr. 10:

Die bisherigen Art. 8 bis 10 werden aufgehoben.

Das Anschlussrecht eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens an eine andere Eisenbahninfrastruktur und der Netzzugang sind zwischenzeitlich in den §§ 13 und 14 AEG für öffentliche und nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen geregelt. Die landesrechtlichen Vorschriften sind hinfällig.

Das AEG und Rechtsverordnungen des Bundes regeln mittlerweile abschließend die Prüfung, Bestellung und Bestätigung von Eisenbahnbetriebsleitern für öffentliche Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Der Art. 9 ist daher entbehrlich. Die Betriebsleitung der übrigen nichtöffentlichen Eisenbahnen und Halter von Eisen-

bahnfahrzeugen wird entsprechend der Neugliederung des Gesetzes künftig im Art. 13 geregelt.

Der Erlaubnisvorbehalt für die Aufnahme des Eisenbahnbetriebs nach Art. 10 entfällt aufgrund der weitgehend inhaltsgleichen Regelung in § 7f AEG.

Zu § 1 Nr. 11:

Der Artikel 11 erfährt redaktionelle Änderungen infolge der Neugliederung des I. Teils und neuerer Regelungen zum Genehmigungserfordernis im AEG. Vorschriften zur Sicherung der verkehrlichen Infrastruktur sind im Landesrecht weiterhin erforderlich, weil das Bundesrecht in dieser Hinsicht keine umfassenden Regelungen enthält. Vom § 11 AEG nicht abgedeckt sind Fälle, in denen die Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG ausläuft oder widerrufen werden muss oder ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus sonstigen Gründen aufhört zu existieren, ohne vorher im Regelverfahren nach § 11 AEG die entsprechende Genehmigung zur Abgabe oder Stilllegung erhalten zu haben.

Zu § 1 Nr. 12:

Redaktionelle Folgeänderung durch die Neugliederung. Statt „Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs“ lautet die Bezeichnung künftig „Nichtöffentliche Eisenbahnen“, analog zum AEG.

Zu § 1 Nr. 13:

Auf die Begründung zu § 1 Nr. 6 wird hingewiesen.

Zu § 1 Nr. 14:

Die Vorschriften des bisherigen Art. 13 über die Personenbeförderung auf oder durch nichtöffentliche(n) Eisenbahnen standen im Widerspruch zum neueren Bundesrecht; sie werden daher aufgehoben. Der neue Art. 13 enthält Vorschriften über die Eisenbahnbetriebsleitung, die bisher in Art. 9 in Verbindung mit Art 12 Abs. 4 enthalten waren. Die Regelung in Art. 13 und damit im 2. Abschnitt erfolgt aus systematischen Gründen, da landesgesetzliche Regelungen über die Betriebsleitung nur noch für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen und deren Benutzung erlassen werden können. Für die Betriebsleitung bei öffentlichen Eisenbahnen und bei Fahrzeughaltern, die selbstständig am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen, hat der Bundesgesetzgeber bereits abschließende Regelungen getroffen.

Nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben im Regelfall einen Eisenbahnbetriebsleiter nebst Stellvertreter nach den Vorschriften des Art. 13 zu bestellen. Gleiches gilt für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, soweit sie ausschließlich nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen im Freistaat Bayern benutzen. Eine gesonderte Bestellung und Bestätigung von Eisenbahnbetriebsleitern und Stellvertretern nach dem BayESG ist nicht erforderlich für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter, die bereits selbstständig am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen dürfen.

Die Bestellung eines Eisenbahnbetriebsleiters bzw. eines Stellvertreters als arbeits- oder privatrechtlicher Vertrag ist schwebend unwirksam bis zur Bestätigung der Bestellung nach Abs. 5 durch die Aufsichtsbehörde. Im Bestätigungsverfahren wird geprüft, ob die an den Betriebsleiter zu stellenden Anforderungen erfüllt sind. Näheres regelt die auf Grund von Art. 17 Nr. 5 erlassene Rechtsverordnung.

Die von der Eisenbahnbetriebsleitung verlangte Berufsqualifikation kann in Fällen mit besonders einfach gelagertem Eisenbahninfrastrukturbetrieb unverhältnismäßig sein. Daher konnte solchen Eisenbahnen schon bisher eine Ausnahme von der Pflicht zur Bestellung einer Betriebsleitung erteilt werden. Aus der Praxis der

Eisenbahnaufsicht heraus erscheint allerdings eine Regelung geboten, die verhindert, dass in solchen Fällen niemand im Unternehmen für die Belange der Eisenbahn verantwortlich zeichnet. Für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen mit sehr einfachen Betriebsverhältnissen, worunter insbesondere Anschlussgleise ohne Weichen, Eisenbahnsignalanlagen, Bahnübergänge mit öffentlichem Verkehr, Gefahrgutbeförderung und eigenen Fahrbetrieb zu verstehen sind, wird eine Vorschrift in Anlehnung an das Hessische Eisenbahngesetz von 2006 erlassen. Demnach kann die Aufsichtsbehörde wie bisher Ausnahmen von der Pflicht zur Bestellung einer Betriebsleitung erteilen. Ersatzweise ist ihr dann eine Person zu benennen, die der Unternehmer mit den Angelegenheiten des Bahnbetriebs betraut hat. Diese Person muss weder von der Aufsicht bestätigt werden, noch muss sie über eine besondere Qualifikation verfügen, so dass das Unternehmen durch die neue Regelung nicht unverhältnismäßig belastet wird. Die Person fungiert als definierter Ansprechpartner für Aufsichtsbehörden und Nutzer der Eisenbahninfrastruktur. Art. 44 Abs. 3 enthält die erforderliche Übergangsregelung.

Zur Aufhebung des bisherigen Art. 14 wird auf die Begründung zu § 1 Nrn. 8 und 9 verwiesen. Der neue Art. 14 hat die Haftpflichtversicherung nichtöffentlicher Eisenbahnen und der ihnen nach dem AEG gleichgestellten Fahrzeughalter zum Gegenstand. Beide waren schon nach bisherigem Landesrecht grundsätzlich verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung entsprechend den Vorschriften für öffentliche Eisenbahnen abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Die Versicherung war gemäß dem bisherigen Art. 12 Abs. 2 eine Genehmigungsvoraussetzung. Da das Bundesrecht zwischenzeitlich bestimmte nichtöffentliche Eisenbahnen von der Genehmigungspflicht freistellt, wird die Versicherungspflicht vom Genehmigungserfordernis entkoppelt. Die Aufsichtsbehörde kann weiterhin Ausnahmen im Einzelfall hinsichtlich der Höhe der Versicherungssummen zulassen oder gar von der Haftpflichtversicherung ganz absehen, wenn aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten geringere Schadenssummen zu erwarten sind oder wenn die Deckung von Ansprüchen Geschädigter Dritter auf andere Art und Weise gewährleistet ist, z. B. durch selbstschuldnerische Bürgschaft einer Gebietskörperschaft.

Der bisher durch Art. 15 garantierte Anspruch auf Gleisanschluss unter nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen ist wegen entsprechender Regelungen in § 13 AEG entbehrlich. Der neue Art. 15 enthält eine Anzeigepflicht, die sich bislang mittelbar aus anderen, jetzt aufgehobenen Vorschriften abgeleitet hat. Nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen können vom Betreiber ohne ein förmliches Verfahren wie dem nach § 11 AEG stillgelegt werden. Die Aufsichtsbehörde muss indes zur Erfüllung ihrer Aufgaben, insbesondere zur Gewährleistung des Anspruchs Dritter auf einen Gleisanschluss nach § 13 AEG, den Betriebsstatus einer Eisenbahninfrastruktur kennen.

Zu § 1 Nr. 15:

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu § 1 Nr. 16:

Mit der neu gefassten Überschrift wird eine Anpassung an den Begriff im AEG vorgenommen und die Eisenbahnaufsicht klarer von der Aufsicht im Sinn des 2. Teil des BayESG (Seilbahnaufsicht) differenziert.

Die Neufassung des Art. 16 Abs. 1 dient der Klarstellung. Eisenbahnaufsichtsbehörden sind solche nach §§ 5, 5a AEG und Art. 16 BayESG.

Abs. 2 wird ebenfalls neu gefasst. Die Aufgaben und Befugnisse der Eisenbahnaufsicht bei der Abwehr von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ergeben sich im Wesentlichen bereits aus dem

§ 5a AEG. Ein besonderer und bewährter Aspekt des Landeseisenbahngesetzes ist die Möglichkeit, äußere Gefahren für die Betriebssicherheit der Eisenbahn nach Maßgabe der Art. 6 und 7 abzuwehren. Die Formulierung in Nr. 3 entspricht künftig dem Wortlaut des BImSchG.

Der neue Abs. 3 eröffnet für zugelassene oder anerkannte Personen und Stellen im Sinn der BayBO die Möglichkeit zur Gutachtererstellung im Bereich der Eisenbahnen ohne weitere Zulassung oder Anerkennung nach eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

Zu § 1 Nr. 17:

Die Bezeichnung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie wird durch den Begriff „Oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt, um möglichen künftigen Änderungsaufwand für das Gesetz zu reduzieren.

Entsprechend der Landeseisenbahngesetze anderer Bundesländer wird die Verordnungsermächtigung in Nr. 2 um den Aspekt des Umweltschutzes ergänzt.

Zu § 1 Nr. 18:

Die Ordnungswidrigkeiten werden sowohl redaktionell an die Neufassung des BayESG als auch in Bezug auf die Höhe der Geldbußen an die im Bundesrecht bei vergleichbaren Ordnungswidrigkeiten bestimmte Höhe angepasst.

Zu § 1 Nr. 19:

zu a)

Korrektur eines redaktionellen Fehlers und Anpassung an die Aufnahme eines ergänzenden Punktes in der Aufzählung der Ausnahmetatbestände.

zu b)

Klarstellung des Anwendungsbereiches des Gesetzes.

Zu § 1 Nr. 20:

zum neuen Art. 20 Abs. 7:

Aufgrund der Umsetzung der EU-Seilbahn-Richtlinie in bayerisches Recht im Jahre 2003 änderten sich die bei der technischen Genehmigung an Seilbahnen zu stellenden technischen Anforderungen. Gleichzeitig wurden harmonisierte europäische Normen mit Vermutungswirkung auf dem Gebiet der Seilbahntechnik von den europäischen Normungsorganisationen verabschiedet und deren Fundstellen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Die einzelnen technischen Regelungen der harmonisierten Normen und der EU-Seilbahn-Richtlinie gehen von einem hohen Sicherheitsniveau aus. Sie sind aber nicht immer deckungsgleich mit den vor 2003 in Bayern angewandten technischen Regelungen bei einem gleichermaßen hohen Sicherheitsniveau. Um Umbauten an Seilbahnen bzw. das Versetzen von Seilbahnen an anderen Standorten unter Berücksichtigung der ursprünglich in Bayern bzw. im Europäischen Wirtschaftsraum angewandten technischen Regelungen genehmigungsrechtlich zu ermöglichen, ist die Legaldefinition des Begriffs „Altanlage“ erforderlich.

zum neuen Art. 20 Abs. 8:

In Anlehnung an die EU-Dienstleistungs-Richtlinie sind auf dem Markt der Prüfleistung für Seilbahnen einheitliche und durchgängige Begriffe zur Beschreibung des Ergebnisses der Dienstleistung erforderlich. In Anlehnung an die Begriffe in anderen mit der Prüfung von Seilbahnen vergleichbaren Prüfmärkten, z.B. die wiederkehrende Prüfung von Aufzügen, wurde der Begriff „Prüfbescheinigung“ gewählt, der über eine Legaldefinition in das BayESG eingebunden wird.

Zu § 1 Nr. 21:

zu a)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist und Ersetzung eines unbestimmten Rechtsbegriffes durch eine konkrete Bestimmung, die die Anwendung des Gesetzes in der Praxis erleichtert und der Klarstellung des vom Gesetzgeber Gewollten dient. Zudem wird durch die klare Formulierung die erforderliche Abgrenzung zur baurechtlichen Genehmigung erleichtert.

In den letzten 10 Jahren sind vermehrt Seilbahnen in Hallen errichtet worden. Derartige Seilbahnen unterliegen ebenfalls den Bestimmungen der EU-Seilbahn-Richtlinie. Zur Vermeidung einer Überregulierung wird deshalb klargestellt, dass für die Halle das Baurecht Gültigkeit besitzt, die Seilbahn als technische Konstruktion jedoch den Sicherheitsanforderungen der EU-Seilbahn-Richtlinie entsprechen muss.

Klarstellung des (vom Gesetzgeber gewollten) Anwendungsbereiches des Gesetzes und Wahl eines einheitlichen Begriffes im Gesetzestext.

zu b)

Redaktionelle Anpassung.

zu d)

Zukünftig erlischt, wenn der Bau oder Betrieb einer Seilbahn dauerhaft eingestellt wurde, eine bestehende Bau- und Betriebsgenehmigung ohne weiteres Verwaltungserfordernis aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und -beschleunigung. Eine diesbezüglich bestehende Kann-Bestimmung wird im Art. 37 Satz 1 Nr. 3 gestrichen.

Zu § 1 Nr. 22:

zu a)

Klarstellung des vom Gesetzgeber gewollten Anwendungsbereiches der Bestimmung und Wahl eines einheitlichen Begriffes im Gesetzestext.

zu b)

Legt die beim Versetzen von Altanlagen anzuwendenden technischen Regeln fest.

Zu § 1 Nr. 23:

zu a)

Die redaktionelle Änderung der Art. 21 und 23 trennt eindeutig die einzelnen Genehmigungstatbestände bei Änderungen an einer bestehenden Seilbahn. Diesbezüglich muss auch die Überschrift des Art. 23 angepasst werden. Die Anpassung dient auch der leichteren Lesbarkeit des Gesetzestextes insgesamt.

zu b)

Der Art. 23 Abs. 1 wurde zur Besserung der Lesbarkeit neu gefasst. Der Tatbestand der Genehmigung einer technischen Änderung wird begrifflich eindeutig von der Änderung der Bau- und Betriebsgenehmigung (Bauweise, Betriebsweise, Betriebszeiten, Errichtungsort) getrennt. Auf den besonderen und ausschließlichen Bezug auf die technische Änderung an Fahrzeugen einer Seilbahn muss verzichtet werden, da jede technische Änderung einer Seilbahn, die wesentlichen Charakter hat, zu einer Neubetrachtung der gesamten technischen Genehmigung einer Seilbahn führen muss.

zu c)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist.

zu d)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist und Konkretisierung des (vom Gesetzgeber gewollten) Anwendungsbereichs des Begriffes „Zustimmung zur Betriebseröffnung“.

zu e)

Ersetzung eines unbestimmten Rechtsbegriffes in Art. 23 Abs. 4 durch eine konkrete Bestimmung, die die Anwendung des Gesetzes in der Praxis vereinfacht und somit der Klarstellung des Gewollten dient.

Mit dem neu gefassten Abs. 5 ist das Verhältnis zwischen Bau- und Betriebsgenehmigung auf der einen Seite und der technischen Planung auf der anderen Seite bei einer Änderung an einer bestehenden Seilbahn klar abgegrenzt. Zudem sind durch die Einbeziehung des Art. 24 die bei einer technischen Änderung einer bestehenden Seilbahn zu beachtenden Verfahrensvorschriften eindeutig festgelegt.

Zu § 1 Nr. 24:

zu a)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist, sowie Erleichterung der Durchführung des Genehmigungsverfahrens, da Teilplangenehmigungen ausdrücklich im Art. 24 Abs. 1 ermöglicht werden.

zu b)

Redaktionelle Folgeänderung und Wahl einheitlicher Begriffe im Gesetzestext.

zu c)

Die Genehmigung der technischen Planung erfolgt lediglich im Rahmen eines einfachen Verwaltungsverfahrens, da die Beteiligung Dritter üblicherweise im Rahmen der Erteilung der Bau- und Betriebsgenehmigung gemäß Art. 21 durch die Kreisverwaltungsbehörden erfolgt. Das Vorhandensein der Bau- und Betriebsgenehmigung ist gleichzeitig Voraussetzung dafür, dass eine technische Planung genehmigungsfähig ist. Hauptgegenstand der Genehmigung der technischen Planung ist dann die Sicherstellung einer ausreichenden Betriebssicherheit im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Insofern stellt die bisherige gesetzliche Forderung nach förmlicher Zustellung des Beschlusses über die Genehmigung der technischen Planung einen unnötigen und doppelten Verwaltungsaufwand dar. Im Übrigen findet die Bestimmung des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ihre Entsprechung in der Bestimmung des Art. 37 über den Widerruf der Bau- und Betriebsgenehmigung gemäß Art. 21.

zu d)

Dient der Klarstellung, welche Unterlagen vorgelegt werden müssen, und erleichtert die Errichtung von Altanlagen gem. Art. 20 Abs. 7 an einem neuen Ort, da derartige Anlagen nicht gem. Richtlinie 2000/9/EG errichtet wurden und insofern nicht über einen richtlinienkonformen Sicherheitsbericht nebst zugehörigen EG-Konformitätserklärungen verfügen können.

Zu § 1 Nr. 25:

zu a)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist.

zu b)

Dient der Klarstellung dessen, was der Gesetzgeber beabsichtigt hat und vereinheitlicht Begriffe im gesamten Gesetzestext.

zu c)

Dient der Klarstellung dessen, was der Gesetzgeber beabsichtigt hat.

zu d)

Art. 25 Abs. 4 kann entfallen, da durch die Neufassung der Art. 21 bis 24 die Vorschrift entbehrlich geworden ist.

Zu § 1 Nr. 26:

Die Möglichkeit der Enteignung wurde bisher beim Bau von Seilbahnen eingeräumt, wenn an deren Bau ein erhebliches öffentliches Interesse besteht. Die Vorschrift findet in der Praxis keine Anwendung, da das erhebliche öffentliche Interesse des Baus einer Seilbahn in Bayern kaum nachweisbar ist. Wären Seilbahnen öffentliche Nahverkehrsmittel zur Verbindung von z.B. zwei getrennten Ortschaften, könnte das erhebliche öffentliche Interesse nachweisbar sein. Diese Konstellation ist jedoch derzeit im Freistaat Bayern an keinem Ort gegeben.

Zu § 1 Nr. 27:

zu a)

Insgesamt ist eine Überarbeitung zur Klarstellung und Abgrenzung zwischen Bau- und Seilbahnrecht sowie Festlegung der jeweiligen Zuständigkeiten erforderlich.

Zukünftig ist nicht mehr jede bauliche Änderung entlang der Trasse von Seilbahnen gegenüber der technischen Aufsichtsbehörde meldepflichtig. Nur solche baulichen Änderungen sind demzufolge meldepflichtig, soweit sie wesentlich für die Sicherheit einer Seilbahn sind. Damit ist klargestellt, dass zum Beispiel Instandhaltungsmaßnahmen nicht meldepflichtig sind.

zu b)

Ein unbestimmter Rechtsbegriff wird konkretisiert. Weiterhin war das Gefährdungsbild „Erdbewegungen“ neu aufzunehmen, da es durch unbedacht ausgeführte Erdbewegungen, z.B. bei der Errichtung eines Wanderweges, unbeabsichtigter Weise zum Abrutschen von Stützenstandorten kommen kann.

zu c)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist.

zu d)

Zukünftig verfügt der Unternehmer einer Seilbahn bereits mit Erteilung der Bau- und Betriebsgenehmigung gem. Art. 21 über ein schutzwürdiges Recht und nicht erst mit dem Erhalt der technischen Genehmigung, die im praktischen Vollzug als Teilplangenehmigung erfolgt. Insofern erfolgt die Genehmigung der technischen Planung baubegleitend. Der konkrete Zeitpunkt des Erhalts der Genehmigung der technischen Planung ist demzufolge rechtlich unbestimmt, während die Erteilung der Bau- und Betriebsgenehmigung faktisch festlegt, dass eine Seilbahn an einem Standort errichtet werden soll.

zu e)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist und redaktionelle Änderung.

zu f)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist.

Zu § 1 Nr. 28:

Die Möglichkeit der Auferlegung einer Betriebspflicht gem. Art. 28 wurde bisher der Aufsichtsbehörde gegenüber dem Unternehmer einer Seilbahn eingeräumt. Die Vorschrift findet in der Praxis keine Anwendung, da ein erhebliches öffentliches Interesse zur Auferlegung einer Betriebspflicht gegenüber dem Unternehmer einer Seilbahn in Bayern kaum nachweisbar ist. Wären Seilbahnen öffentliche Nahverkehrsmittel zur Verbindung von z.B. zwei getrennten Ortschaften, könnte das erhebliche öffentliche Interesse nachweisbar sein. Diese Konstellation ist jedoch im Freistaat Bayern an keinem Ort gegeben.

Soweit Seilbahnen im Rahmen von Rettungs- und Bergungsaktionen benötigt werden, besteht eine indirekte Betriebspflicht im Rahmen der allgemeingültigen Verpflichtung von Jedermann zur Gewährung von Nothilfe. In der Praxis funktioniert das Zusammenspiel zwischen Polizei- und Rettungskräften sowie dem Unternehmer einer Seilbahn störungsfrei, so dass bisher die Bestimmung des Art. 28 ohne Anwendung blieb.

Zu § 1 Nr. 29:

zu a)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist.

zu b)

Dient der Klarstellung, welcher Unternehmer gemeint ist, und vereinheitlicht die Begriffe im Gesetzestext.

zu c)

Vereinfacht den bisherigen Text des § 30 Abs. 4, verbessert dessen Lesbarkeit und stellt klar, welche Behörde zuständig ist.

Zu § 1 Nr. 30:

zu a)

Mit der Neufassung des Art. 31 Abs. 1 wird zum einen die Forderung der Richtlinie 2006/123/EG nach Dienstleistungs- und Niederlassungsfreiheit im Versicherungswesen umgesetzt. Somit dürfen Versicherungsgesellschaften die in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraumes eine Zulassung besitzen, zukünftig diskriminierungsfrei ihre Dienste dem Unternehmer einer Seilbahn im Freistaat Bayern anbieten.

Die Vorschrift, wonach der Unternehmer einer Seilbahn mit seinem Versicherer auszuhandeln hat, dass der Versicherer Mitteilungspflichten gegenüber der für den Unternehmer einer Seilbahn zuständigen Behörde besitzt, ist praxisfern. Diese Bestimmung wird zukünftig durch eine inhaltsidentische gesetzliche Anforderung an den Versicherer in Anlehnung an die Bestimmungen im Kraftfahrzeugzulassungsrecht sichergestellt.

Gleichzeitig wurden die Rechtsverweise auf andere Rechtsquellen aktualisiert und klargestellt, gegenüber welcher Behörde der Versicherer anzeigepflichtig ist.

Durch die gesetzliche Regelung der Mitteilungspflicht des Versicherers gegenüber der Kreisverwaltungsbehörde entfällt zukünftig der individuelle Verhandlungsaufwand des Unternehmers einer Seilbahn über die vertragliche Verankerung der Mitteilungspflicht gegenüber der Kreisverwaltungsbehörde mit seinem Versicherer. Insgesamt werden somit die Bürokratiekosten für die Wirtschaft reduziert. Faktisch entsteht keine neue Mitteilungspflicht. Eine Abschätzung der Bürokratiekosten im Standardkosten-Modell weist eine Fallzahl von 100 bei einer Bürokratiekostenreduzierung von ca. 2.000 Euro für die Wirtschaft.

zu b)

Redaktionelle Ergänzung der Worte „Land der Bundesrepublik“ um das Wort „Deutschland“ zur Klarstellung.

Zu § 1 Nr. 31:

zu a)

Die Neufassung des Art. 32 Abs. 1 konkretisiert, inwieweit die technische Aufsichtsbehörde der Empfänger von Mitteilungen des Unternehmers einer Seilbahn ist. Die Mitteilungspflichten des Unternehmers einer Seilbahn beschränken sich auf solche Mitteilungen, die für die Sicherheit einer Seilbahn oder deren sicheren Betrieb von Bedeutung sind. Aufgrund der sicherheitstechnischen Bedeutung dieser Mitteilungen und der damit möglicherweise verbundenen Notwendigkeit eines unverzüglichen Handelns der technischen Aufsichtsbehörde zur Gefahrenabwehr haben derartige Mitteilungen unverzüglich zu erfolgen. Die Mitteilungen gemäß Nr. 2 und Nr. 4 sind scheinbar neue Mitteilungspflichten. Sie entsprechen jedoch der geübten Verwaltungspraxis in Übereinstimmung mit Art. 30 und Art. 33, da andernfalls ein Informationsdefizit bei der technischen Aufsichtsbehörde eintreten kann, so dass notwendige Mitteilungen, Anfragen und Anordnungen der technischen Aufsichtsbehörde nicht oder nicht rechtzeitig den richtigen Adressaten erreichen können. Faktisch entstehen dabei keine neuen Mitteilungspflichten, da die Angaben ohnehin für die Zusammenarbeit mit den Behörden erforderlich sind.

Durch die gesetzliche Regelung der Mitteilungspflichten gemäß Nr. 2 und Nr. 4 des Unternehmers einer Seilbahn gegenüber den Behörden entfällt zukünftig der Verwaltungsaufwand bei individuellen Nachfragen der Behörden. Insgesamt werden somit die Bürokratiekosten für die Wirtschaft reduziert. Eine Abschätzung der Bürokratiekosten im Standardkosten-Modell weist eine Fallzahl von 150 für die Mitteilungspflicht gemäß Nr. 2 und von 30 für die Mitteilungspflicht gemäß Nr. 4 aus. Insgesamt ist eine Bürokratiekostenreduzierung von ca. 4.500 Euro für die Wirtschaft zu erwarten.

Die Mitteilungspflicht gemäß Nr. 3 wurde auf Veränderungen bei den persönlich haftenden Gesellschaftern eingeschränkt. Damit wird der Regelungsinhalt an das tatsächlich Notwendige angepasst. Andernfalls müssten z.B. bei einer Kommanditgesellschaft sämtliche Gesellschafter der technischen Aufsichtsbehörde namentlich benannt bzw. bei Änderungen neu benannt werden. Eine derartige Vorgehensweise ist weder zukünftig zielführend noch war sie in der Vergangenheit beabsichtigt.

Der Satz 2 konkretisiert weiterhin, inwieweit gegenüber der Kreisverwaltungsbehörde und möglichen Verwaltungshelfern der technischen Aufsichtsbehörde Mitteilungspflichten des Unternehmers einer Seilbahn bestehen. Diese Mitteilungspflichten ergeben sich zwangsläufig aus den Aufgaben der Kreisverwaltungsbehörde gemäß Art. 33 und der Tätigkeit der Verwaltungshelfer.

zu b)

Konkretisierung, welche Behörde gemeint ist.

zu c)

Die Neufassung des Art. 32 Abs. 3 berücksichtigt die Einführung des Begriffs der Prüfbescheinigung gem. Art. 20 Abs. 8. Weiterhin wird die Bezeichnung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie durch den Begriff „Oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt, um möglichen künftigen Änderungsaufwand für das Gesetz zu reduzieren.

Im Rahmen der Erstellung der Prüfbescheinigungen listen die anerkannten Sachverständigen Mängel an einer Seilbahn auf, die

befristet oder sofort abgestellt werden müssen. Damit die technische Aufsichtsbehörde mit Erhalt der Prüfbescheinigung durch den Unternehmer einer Seilbahn erkennen kann, welche Mängel der Unternehmer bereits abgestellt hat, hat der Unternehmer einer Seilbahn mit der Übersendung der Prüfbescheinigung zu bestätigen, dass die Mängel bereits beseitigt wurden bzw. fristgerecht beseitigt werden. Mit der Regelung wird der Verwaltungsaufwand bei der technischen Aufsichtsbehörde und beim Unternehmer einer Seilbahn reduziert, obwohl eine neue gesetzliche Mitteilungspflicht für den Unternehmer einer Seilbahn entsteht. Faktisch entsteht keine neue Mitteilungspflicht, da die Mitteilung ohnehin für die Zusammenarbeit mit der technischen Aufsichtsbehörde erforderlich ist.

Durch die gesetzliche Regelung der Mitteilungspflichten über die Beseitigung von Mängeln durch den Unternehmer einer Seilbahn gegenüber der technischen Aufsichtsbehörde entfällt zukünftig der Verwaltungsaufwand bei individuellen Nachfragen der Behörden. Insgesamt werden somit die Bürokratiekosten für die Wirtschaft reduziert. Eine Abschätzung der Bürokratiekosten im Standardkosten-Modell weist eine Fallzahl von 250 aus. Insgesamt ist eine Bürokratiekostenreduzierung von ca. 5.000 Euro für die Wirtschaft zu erwarten.

zu d)

Bisher bestand lediglich seitens des Unternehmers einer Seilbahn gegenüber der technischen Aufsichtsbehörde eine Mitteilungspflicht über festgestellte Mängel. Dies war unter anderem darin begründet, dass technische Aufsichtsbehörde und anerkannte sachverständige Stelle in einer Rechtsperson als beliehenes Unternehmen vereint waren. Aus europarechtlichen Gründen musste diese Konstruktion aufgelöst werden. Weiterhin muss in Anlehnung an die Richtlinie 2006/123/EG der Teilmarkt „Prüfung von Seilbahnen im Freistaat Bayern“ europaweit geöffnet werden. Damit auch zukünftig alle Gefahren für Dritte, Beschäftigte und Sachgüter von erheblicher Bedeutung bei der Beförderung von Personen und öffentlichen Beförderung von Gütern mit Seilbahnen rechtzeitig durch die Aufsichtsbehörden erkannt werden können, müssen bei Gefahr im Verzug die Aufsichtsbehörden auch von einer anerkannten sachverständigen Stelle über derartige Feststellungen, die im Rahmen einer Prüfung gemacht werden, unverzüglich informiert werden. Die zusätzlichen Kosten, die hierfür der Seilbahnwirtschaft entstehen, sind vernachlässigbar. Eine Abschätzung der Bürokratiekosten im Standardkosten-Modell weist eine Fallzahl von 2 aus. Insgesamt ist eine Bürokratiekostenreduzierung von ca. 1.700 Euro für die Wirtschaft zu erwarten.

Zu § 1 Nr. 32:

zu a)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist.

zu b)

Die Bedingungen, an die die Erteilung einer Weiterführungsgenehmigung gebunden ist, werden im Abs. 2 neu gefasst. Neu eingefügt wird, dass eine Zustimmung zur Betriebseröffnung gem. Art. 25 Abs. 2 Nr. 3 und 4 erforderlich ist, da aufgrund einer möglicherweise vorherigen längeren Stillstandszeit einer Altanlage der sicherheitstechnisch unbedenkliche Zustand derartiger Anlagen vorher zu überprüfen ist.

Weiterhin kann die Forderung der bisherigen Nr. 3 aufgehoben werden, da deren Inhalt bereits mit der Zustimmung zur Betriebseröffnung geprüft wird.

zu c)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist.

Zu § 1 Nr. 33:

zu a)

Das Konkursverfahren wurde durch die Neufassung des Insolvenzrechts mit der Insolvenzordnung vom 5. Oktober 1994 (BGBl I S. 2866) abgeschafft. Insofern dient die Streichung des Begriffs „Konkurs-“ der redaktionellen Bereinigung.

zu b)

Klarstellung, an wen sich die Forderung richtet, Wahl einheitlicher Begriffe und Konkretisierung, auf welche Bestimmung Bezug genommen wird.

zu c)

vgl. Begründung zu a).

Zu § 1 Nr. 34:

zu a)

Die Neufassung des Art. 35 Abs. 1 Satz 1 ist notwendig, da zukünftig im Rahmen der Niederlassungsfreiheit die Betriebsleitung einer Seilbahn theoretisch an einem beliebigen Ort innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums gelegen sein kann. Insofern würde bei Festhalten an der bisherigen Bestimmung und Verlagerung des Sitzes der Betriebsleitung in das europäische Ausland eine ausländische Behörde die Zuständigkeit für derartige Seilbahnen erhalten. Der Ort der Talstation ist konkret festgelegt und bestimmt somit die konkret zuständigen bayerischen Behörden. Sofern die Talstation nicht im Freistaat Bayern gelegen ist und ein Grenzübergang der Anlage der Seilbahn auf das Gebiet des Freistaats Bayern erfolgt, ist ohnehin gem. des weiterhin bestehenden Satzes 2 die Kreisverwaltungsbehörde örtlich zuständig, in deren örtlichen Zuständigkeitsbereich eine Seilbahn die Grenze zum Freistaat Bayern überschreitet.

zu b)

Aus Praktikabilitätsgründen wird die Bezeichnung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie durch den Begriff „oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt.

Zu § 1 Nr. 35:

zu a) und b)

Gemäß Richtlinie 2000/9/EG müssen die Mitgliedstaaten ausreichende Schutzmaßnahmen zur Erfüllung ihrer Aufgaben treffen. Die diesbezügliche Ermächtigungsgrundlage ist im Rahmen der nationalen Umsetzung vorzunehmen. Die konkrete Gestaltung der Schutzmaßnahmen gem. Richtlinie 2000/9/EG erfolgt im Rahmen einer Verordnung gem. Art. 39 Abs. 3 Nr. 14. Weiterhin wird klargestellt, welche Behörde zuständig ist.

zu c)

Es werden klargestellt, welche Behörde zuständig ist und an wen sich die Forderung richtet.

zu d)

Aus Praktikabilitätsgründen wird die Bezeichnung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie durch den Begriff „oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt. Zudem wird klargestellt, welche Behörde zuständig ist.

zu e)

Es wird klargestellt, dass sich Kreisverwaltungsbehörde und technische Aufsichtsbehörde bei ihrer Tätigkeit durch Verwaltungshelfer unterstützen lassen können. Von besonderer Bedeutung sind

dabei die sachverständigen Stellen und der Betriebsleiter einer Seilbahn.

Zu § 1 Nr. 36:

zu a)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist und welche Genehmigung konkret gemeint ist sowie Anpassung an die geltenden Rechtsbegriffe.

Weiterhin wurde der Zusatz „oder den Bau oder Betrieb für dauernd einstellt“ als Handlungsmöglichkeit für die Kreisverwaltungsbehörde gestrichen. Stattdessen soll, wenn der Bau oder Betrieb einer Seilbahn dauerhaft eingestellt wurde, zukünftig aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und -beschleunigung, eine bestehende Bau- und Betriebsgenehmigung ohne weiteres Verwaltungserfordernis erlöschen. Eine diesbezüglich konkretisierende Regelung wurde als Art. 21 Abs. 8 neu in das Gesetz aufgenommen.

zu b)

Bereinigung eines rechtssystematischen Fehlers, da andernfalls grundsätzlich die nachträgliche Auferlegung weiterer Auflagen nach Bescheiderteilung nicht mehr möglich wäre.

Zu § 1 Nr. 37:

zu a)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist.

zu b)

Die Bau- und Betriebsgenehmigung zur Errichtung einer Seilbahn ist immer eine Ausnahmegenehmigung, im Außenbereich das Landschaftsbild beeinträchtigen zu dürfen. Wenn eine Seilbahn dauerhaft nicht mehr betrieben wird, so ist es unerheblich, ob noch zusätzlich durch die Seilbahn eine Gefährdung verursacht oder das Landschaftsbild beeinträchtigt wird. Durch die dauerhafte Einstellung des Betriebes liegt eine Entprivilegierung vor, so dass die Vorlage zusätzlicher Nachweise über Gefährdungen oder Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entbehrlich sind. In der Folge soll die Kreisverwaltungsbehörde die Beseitigung der Anlage anordnen.

Es liegt dabei im Ermessensspielraum der Kreisverwaltungsbehörde, welche Anlagenbestandteile in welchem Umfang konkret zu beseitigen sind. Dabei hat die Kreisverwaltungsbehörde ebenfalls zu berücksichtigen, ob Bestandteile einer Anlage einer anderen Nutzung zugeführt werden können oder ob der vollständige Rückbau einzelner Anlagenbestandteile nicht einen großen ökologischen Schaden verursachen würde als der teilweise Rückbau. Dies ist insbesondere beim Rückbau von Fundamenten im Rahmen eines sorgfältigen Abwägungsprozesses seitens der Kreisverwaltungsbehörde zu entscheiden.

zu c)

Klarstellung, welche Behörde zuständig ist.

Zu § 1 Nr. 38:

zu a)

Aus Praktikabilitätsgründen wird die Bezeichnung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie durch den Begriff „oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt. Weiterhin kann ein Teil der Verordnungsermächtigung entfallen, da nunmehr konkret im Gesetz den Kreisverwaltungsbehörden bestimmte Aufgaben zugewiesen werden. Es muss daher zukünftig nur die technische Aufsichtsbehörde bestimmt werden.

zu b)

Aus europarechtlichen Gründen musste die bestehende Beileihung einer privaten Organisation mit der Wahrnehmung staatlicher Aufgaben im Rahmen der technischen Aufsicht aufgehoben werden. Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinien 2000/9/EG werden erhöhte Anforderungen an die technische Aufsicht gestellt, die zukünftig die vollständige Übertragung staatlicher Aufgaben auf dem Gebiet der technischen Sicherheit an Dritte verhindert. Es ist jedoch weiterhin beabsichtigt, Dritte als Verwaltungshelfer einzusetzen. Die diesbezüglichen Regelungen sind im Art. 32 Abs. 1 Satz 2 und Art. 36 Abs. 2 und 4 enthalten.

zu c)

Aus Praktikabilitätsgründen wird die Bezeichnung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie durch den Begriff „oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt.

Die Änderung der Nr. 8 beschreibt konkret den Sachverhalt unter Verwendung der in der Versicherungsbranche üblichen Fachbegriffe.

Die Änderung der Nr. 12 beschreibt konkret den Sachverhalt durch Verwendung einheitlicher Begriffe zum Sachverständigenwesen aus anderen Rechtsgebieten.

zu d)

Aus Praktikabilitätsgründen wird die Bezeichnung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie durch den Begriff „oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt.

Zu § 1 Nr. 39:

zu a)

Die Höhe der Geldbuße wird an die im Verkehrsrecht bei vergleichbaren Ordnungswidrigkeiten bestimmte Höhe angepasst.

zu b)

Redaktionelle Änderung.

zu c)

Redaktionelle Änderung.

zu d)

Die Liberalisierung der Zugangsvoraussetzungen zu den Prüfmärkten verlagert eine Vielzahl von Pflichten, die ursprünglich durch die Aufsichtsbehörden wahrzunehmen waren, an die für die Prüfung von Seilbahnen anerkannten sachverständigen Stellen. Sofern der zuvor genannte Personenkreis seinen Aufgaben nicht oder nur nachlässig nachkommt, kann eine sichere Beförderung von Personen oder Gütern mit Seilbahnen nicht gewährleistet werden. Diesbezüglich ist als Ergänzung der Zugangsvoraussetzungen zu den Prüfmärkten die Schaffung eines angemessenen Ordnungswidrigkeitstatbestandes geboten, da andernfalls die Gefahr droht, dass diejenigen sachverständigen Stellen, die sich an die gesetzlichen Vorgaben halten, unangemessen gegenüber weniger sorgfältig arbeitenden Marktkonkurrenten benachteiligt werden. Ziel ist es, eine Marktöffnung unter den Vorgaben der Art. 49 und 56 EGV zu bewirken und dabei gleichermaßen das vorhandene und hohe Sicherheitsniveau bei der Prüfung von Seilbahnen zu erhalten.

Zu § 1 Nr. 40:

zu a)

Die Höhe der Geldbuße wird an die im Verkehrsrecht bei vergleichbaren Ordnungswidrigkeiten bestimmte Höhe angepasst.

zu b)

Die Neufassung des Art. 23 Abs. 1 erfordert die redaktionelle Änderung der Vorschrift.

Zu § 1 Nr. 41:

zu a)

Eine falsche Verweisung wird korrigiert. Da für das Erteilen bzw. Versagen der Erlaubnis die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft maßgeblich ist, muss außerdem bereits die Erstellung, nicht erst der Betrieb, erlaubnispflichtig sein.

Satz 3 konkretisiert Beispiele für sonstige Bahnen besonderer Bauart, die inzwischen im Freien zur Personenbeförderung eingesetzt werden. Soweit auf derartige Bahnen die Vorschriften der BayBO Anwendung finden, ist die Anwendung des Art. 42 zur Vermeidung einer doppelten Regulierung entbehrlich.

zu b)

Die Höhe der Geldbuße wird an die im Verkehrsrecht bei vergleichbaren Ordnungswidrigkeiten bestimmte Höhe angepasst.

Zu § 1 Nr. 42:

Redaktionelle Änderung. Durch die Einführung einer Legaldefinition für den Begriff „oberste Verkehrsbehörde“ wird die konkrete Benennung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie an weiteren Stellen im BayESG entbehrlich und kann durch den Begriff „oberste Verkehrsbehörde“ ersetzt werden. Hiermit soll möglicher künftiger Änderungsaufwand für das Gesetz reduziert werden.

Zu § 1 Nr. 43:

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu § 1 Nr. 44:

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu § 1 Nr. 45:

Redaktionelle Folgeänderung. Im neuen Art. 45 werden erforderliche Übergangsbestimmungen getroffen. Auf die Begründung zu § 1 Nr. 13 wird verwiesen.

Zu § 2:

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten.