

08.02.13

Vk - Fz - In

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrsleistungsgesetzes

A. Problem und Ziel

Das 2004 in Kraft getretene Gesetz, welches Versorgungsleistungen im Verkehrsbereich im Ereignisfall in Friedenszeiten regelt, weist sowohl in der Anforderung wie auch im Verfahrensablauf Defizite auf. Zu diesen Defiziten gehört, dass Leistungen auch im Fall eines terroristischen Anschlags erst nach dem Beschluss der Bundesregierung angefordert werden. Dadurch kann eine Zeitverzögerung in der Krisenbewältigung eintreten.

Darüber hinaus ist das Verfahren der Leistungsanforderung bisher nicht gebündelt, so dass Doppelanforderungen nicht identifiziert, Anforderungen, die mehr als einen Verkehrsträger betreffen, nicht zentral organisiert und verschiedene Anforderungen bisher nicht priorisiert werden. Zudem ist die sich anschließende Frage der Kostentragung nicht eindeutig geregelt und die Regelung für Auslandszustellungen unzutreffend.

B. Lösung

Um zeitnah und effektiv im Ereignisfall reagieren zu können, können Leistungen nach den Vorschriften dieses Gesetzes im Rahmen der Amtshilfe bei Naturkatastrophen oder einem besonders schweren Unglücksfall einschließlich eines terroristischen Anschlags, nunmehr angefordert werden, wenn das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das

Fristablauf: 22.03.13

Vorliegen der Voraussetzungen festgestellt hat. Das Verfahren wird an diesem Punkt beschleunigt.

Zudem sollen durch die Einrichtung einer koordinierenden Behörde sicherheitsgefährdende Verfahrensdefizite, die im Rahmen der länderübergreifenden Krisenmanagementübungen (LÜKEX) aufgetreten sind, behoben werden. Die Regelungen der Kostentragung dienen der eindeutigen Kostenzuordnung und die Änderung der Auslandszustellung dient der Anpassung an das Verwaltungszustellungsgesetz.

C. Alternativen

Beibehaltung des jetzigen Rechtszustandes, der jedoch aus den in Abschnitt A genannten Gründen nicht befriedigt.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand aufgrund der einmaligen Umstellung des Verfahrens. Die Kosten für die nächsten drei Jahre werden beziffert auf 330 000 Euro. Etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

F. Weitere Kosten

Keine.

Bundesrat

Drucksache 105/13

08.02.13

Vk - Fz - In

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrsleistungsgesetzes

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 8. Februar 2013

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Winfried Kretschmann

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrsleistungsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 22.03.13

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrsleistungsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Verkehrsleistungsgesetz vom 23. Juli 2004 (BGBl. I S. 1865), das zuletzt durch Artikel 304 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 7 wird wie folgt gefasst:

„§ 7 Anforderungsberechtigte Behörde, koordinierende Behörde, zuständige Behörde, Leistungsempfänger“.

b) Nach der Angabe 8 wird die folgende Angabe 8a eingefügt:

„§8a Besondere Leistungspflichten der Eisenbahnen des Bundes“.

2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Anwendung

(1) Leistungen im Sinne dieses Gesetzes dürfen nur angefordert werden, wenn

1. im Fall des § 1 Absatz 1 Nummer 1 das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entschieden hat,
2. in den Fällen des § 1 Absatz 1 Nummer 2 bis 4 die Bundesregierung durch Beschluss festgestellt hat,

dass die Voraussetzungen nach § 1 vorliegen.

(2) Sind die Voraussetzungen des § 1 entfallen, hat

1. das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung seine Entscheidung nach Absatz 1 Nummer 1 oder
2. die Bundesregierung ihre Feststellung nach Absatz 1 Nummer 2

aufzuheben. Satz 1 gilt auch, wenn der Bundestag die Aufhebung einer Entscheidung oder einer Feststellung verlangt.

(3) Die Maßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 sind im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.“

3. § 4 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Reeder oder Ausrüster von Seeschiffen, die die Bundesflagge führen,“.

4. In § 5 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „oder 3“ gestrichen.

5. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift des § 7 wird wie folgt gefasst:

„§ 7

Anforderungsberechtigte Behörde, koordinierende Behörde, zuständige Behörde,
Leistungsempfänger“.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Folgende Bundesbehörden können zur Erfüllung ihrer Aufgaben in ihrem Zuständigkeitsbereich für sich selbst oder für einen anderen Leistungsempfänger eine der in § 3 Absatz 1 genannten Leistungen anfordern (anforderungsberechtigte Behörde):

1. Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe, auch für Hilfsorganisationen und bei Katastrophenhilfersuchen der Länder im Rahmen der Amtshilfe,
2. Leitung der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk,
3. Bundespolizeipräsidium,
4. Bundesamt für Personalmanagement der Bundeswehr, für die Streitkräfte einschließlich der verbündeten Streitkräfte,
5. Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung,
6. Robert Koch-Institut,

7. Paul-Ehrlich-Institut,
8. Deutsche Bundesbank,
9. Bundesamt für Strahlenschutz,
10. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle.

Die anforderungsberechtigte Behörde richtet ihre Anforderung an die koordinierende Behörde.“

c) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Koordinierende Behörde ist das Bundesamt für Güterverkehr. Die koordinierende Behörde legt fest, welcher Verkehrsträger die Verkehrsleistung zu erbringen hat und übermittelt die Anforderung an die zuständige Behörde nach Absatz 2.“

d) In Absatz 2 werden nach den Wörtern „Zuständige Behörden“ die Wörter „für den Erlass eines Verpflichtungsbescheides nach Übermittlung der Anforderung durch die koordinierende Behörde“ eingefügt.

e) In Absatz 3 wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Bei sich im Ausland befindenden

1. in Deutschland registrierten Wasser- und Luftfahrzeugen sowie
2. Seeschiffen, die die Bundesflagge führen,

erfolgt die Zustellung des Verpflichtungsbescheides auf Ersuchen einer zuständigen Behörde nach Absatz 2 durch die zuständigen diplomatischen und konsularischen Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland.“

f) In Absatz 4 werden die Wörter „grundsätzlich der Bedarfsträger“ ersetzt durch die Wörter „die anforderungsberechtigte Behörde nach Absatz 1, soweit nicht in den Sätzen 2 und 3 etwas anderes bestimmt ist“.

6. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

„§ 8a

Besondere Leistungspflichten der Eisenbahnen des Bundes

Eisenbahnen des Bundes können vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Kosten des Bundes zu nicht nachholbaren Maßnahmen verpflichtet werden, die bei einer Störung der Infrastruktur im Falle des § 1 zur Wiederherstellung und zum grundlegenden Betrieb der Schieneninfrastruktur erforderlich sind.“

7. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In § 9 Satz 1 werden nach den Wörtern „Leistungen nach diesem Gesetz sind“ die Wörter „von dem Leistungsempfänger“ eingefügt.

b) In § 9 Satz 2 wird das Wort „Bedarfsträger“ durch das Wort „Leistungsempfänger“ ersetzt.

8. In § 10 Absatz 2 wird das Wort „Bund“ durch das Wort „Leistungsempfänger“ ersetzt.

9. Dem § 11 Nummer 2 wird folgender Satz angefügt:

„§ 7 Absatz 3 bleibt unberührt.“

10. In § 15 wird die Angabe „und 3“ gestrichen.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Verkehrsleistungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Unsere Gesellschaft lebt in einer stark vernetzten Welt, die sehr hohe - noch nie dagewesene - Anforderungen an die Mobilität stellt. Mobilität ist ein zentrales Element unseres Daseins und zur Selbstverständlichkeit geworden. Damit einhergehend ist jedoch auch der Grad der Verletzbarkeit einer modernen Gesellschaft gestiegen. Störungen im Transportwesen können bedrohliche Störungen in der wirtschaftlichen Produktion, der Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern oder auch der Energieversorgung nach sich ziehen. Der Gewährleistung von Transporten - auch im Krisenfall - kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

Das Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen hat eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Streitkräfte mit Verkehrsleistungen in Friedenszeiten zum Ziel. Voraussetzung für die Anwendung dieses Gesetzes können Naturkatastrophen oder auch besonders schwere Unglücksfälle einschließlich eines terroristischen Anschlages sein, eine wirtschaftliche Krisenlage oder auch die Unterstützung der Streitkräfte auf Grund nationaler Vereinbarungen bzw. im Rahmen der Notfallbewältigung aufgrund internationaler Vereinbarungen.

Nachdem sich die Gefährdungslage verschoben hat und Versorgungsleistungen auch für den Fall eines terroristischen Anschlages im Vordergrund stehen, besteht die dringende Notwendigkeit, im Rahmen von Naturkatastrophen oder eines Anschlages zeitnah reagieren zu können. Die Weiterentwicklung der technischen sowie kommunikativen Möglichkeiten hat zur Folge, dass Reaktionen im Ereignisfall zeitnah und effektiv einleitbar sein müssen und Vorbereitungszeiten (wie z. B. im Fall eines Hochwassers) immer kürzer werden bzw. ganz entfallen können. In diesen Fällen hat ein System, welches zeitnah und effektiv reagieren kann, Vorteile. Dieses begründet auch die Änderung in diesen besonders beschriebenen und benannten Anwendungsfällen.

Mit diesem Verfahren sowie den Änderungen greift der Bund jedoch nicht in die Zuständigkeit der Länder für Katastrophenschutz ein. Es besteht Übereinstimmung, dass durch Maßnahmen nach dem Verkehrsleistungsgesetz in das Potential für den Kata-

strophenschutz im Falle einer eingetretenen Katastrophe nicht auf die zu deren Bewältigung nach Landesrecht notwendigen Ressourcen zur Katastrophenabwehr zurückgegriffen wird. Das schließt jedoch nicht aus, dass in einem solchen Land, auch in einer solchen Situation, vom Bund Verkehrsleistungen angefordert werden können, die nicht zur Katastrophenbewältigung vom Land selbst benötigt werden.

I. Anlass und Ziel des Gesetzentwurfes

Das 2004 in Kraft getretene Gesetz, welches Versorgungsleistungen im Verkehrssektor im Ereignisfall in Friedenszeiten regelt, weist sowohl in der Aktivierung wie auch im Verfahrensablauf Defizite auf. Diese sind während der länderübergreifenden Krisenmanagementübungen (LÜKEX) deutlich geworden. Mit den Änderungen des Gesetzes soll nunmehr den Problempunkten wirksam begegnet werden und dieses an die heutigen Bedürfnisse sowie die geänderte Gefährdungslage angepasst werden.

Das beinhaltet insbesondere, dass die vorhandenen Schnittstellen und Abgrenzungsprobleme erkannt und Abstimmungsprobleme bereits im Vorfeld eines Ereignisfalls geklärt werden, um eine effektive und zeitnahe Krisenreaktion zu ermöglichen. Die Korrekturen dienen dazu, Lücken zu schließen und Abstimmungsbedarfe für verantwortungsvolles Handeln sowie die Anwendung des Gesetzes zu optimieren.

Zusätzlich wird eine besondere Leistungspflicht der Eisenbahnen des Bundes zum Schutz der Zivilbevölkerung und zum Zwecke der Gefahrenabwehr eingeführt, damit im Ereignisfall auf nicht nachholbare Vorsorgemaßnahmen zurückgegriffen werden kann.

II. Wesentlicher Inhalt

Die bisherige Leistungsanforderung - auch im Fall eines terroristischen Anschlags - ist erst nach dem Beschluss der Bundesregierung möglich. Dadurch kann eine Zeitverzögerung in der Krisenbewältigung eintreten. Um zeitnah und effektiv im Ereignisfall reagieren zu können, können Leistungen nach diesem Gesetz im Rahmen der Amtshilfe bei Naturkatastrophen oder einem besonders schweren Unglücksfall einschließlich eines terroristischen Anschlags angefordert werden, wenn das Bundesministerium für

Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entschieden hat, dass die Voraussetzungen des § 1 vorliegen.

Weiter werden die anforderungsberechtigten Behörden im Gesetz aufgeführt. Eine Überarbeitung der Liste der Behörden hat vor dem Hintergrund stattgefunden, dass - soweit möglich und notwendig - die betroffenen Ressorts die Möglichkeit einer Leistungsanforderung erhalten.

Darüber hinaus schließt das jetzige Verfahren der Anforderung Doppelanforderungen nicht aus; Anforderungen, die mehr als einen Verkehrsträger betreffen, sind nicht zentral organisiert und gleichzeitige Anforderungen können bisher nicht priorisiert werden. Durch die Einrichtung einer koordinierenden Behörde werden diese Verfahrensdefizite ausgeglichen. Eine Reihe von Aufgaben, die bisher nicht eindeutig zugeordnet waren, wird nunmehr von der koordinierenden Behörde übernommen und durch die zentrale Stellung steht nun in dem Verfahren ein jederzeit auskunftsfähiger Ansprechpartner zur Verfügung.

Darüber hinaus wird eine eindeutige Kostenzuordnung vorgenommen. Zudem wird die Konstruktion des Bedarfsträgers im Gesetz gestrichen, um die betroffene Stelle konkret zu benennen. Weiterhin wird durch die koordinierende Behörde im Ereignisfall die sich anschließende Kostenerstattung effektiver gestaltet, da diese Behörde einen Überblick über die erbrachten Leistungen hat.

Die Regelung, die Auslandszustellungen betreffend, wird dem Verwaltungszustellungs-gesetz angeglichen.

Ebenso wird im Gesetz eine besondere Leistungspflicht der Eisenbahnen des Bundes zur Sicherung von Verkehrsleistungen neu aufgenommen. Diese Regelung dient der Absicherung von Vorsorgemaßnahmen, die bereits jetzt schon aufgrund einer Verpflichtung des Verkehrssicherstellungsgesetzes vorgenommen werden. Die bisher vorgenommenen Maßnahmen werden auf eine zusätzliche gesetzliche Grundlage gestützt, so dass diese Maßnahmen im Ereignisfall sowohl in Friedenszeiten als auch im Spannungs- oder Verteidigungsfall einsetzbar sind.

III. Alternativen

Beibehaltung des jetzigen Rechtszustandes, der jedoch aus den genannten Gründen nicht befriedigt.

IV. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Zu Haushaltsausgaben, die nicht den Erfüllungsaufwand betreffen, können aufgrund der Unvorhersehbarkeit und der Tragweite einzelner Ereignisfälle keine Aussagen getroffen werden.

V. Erfüllungsaufwand

Die in dem Gesetz dargestellten Regelungen und Änderungen kommen nur zur Anwendung, wenn ein Ereignisfall in Friedenszeiten eintritt. Darüber hinaus müssen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bzw. die Bundesregierung beschlossen haben, dass Leistungen nach dem Verkehrsleistungsgesetz angefordert werden können.

Da weder der Ereignisfall in der Art des Eintritts oder in dem Ausmaß abzuschätzen noch die Häufigkeit von Ereignisfällen vorhersehbar ist, kann ein Erfüllungsaufwand nicht dargestellt werden. Die Anzahl der einzelnen Verpflichtungen und der damit verbundene Aufwand sind nicht abzuschätzen. Es bleibt jedoch festzustellen, dass Bürgerinnen und Bürger von den Änderungen nicht betroffen sind und die Wirtschaft für in Frage kommende Verpflichtungen entschädigt wird.

1. Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht lediglich im Ereignisfall ein Erfüllungsaufwand, der aus den o. g. Gründen nicht darstellbar ist.

Zusätzlich zu den Kosten im Ereignisfall fällt jedoch ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 330 000 Euro durch die Einrichtung der koordinierenden Behörde an. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

a) 210 000 Euro Personalkosten für drei Jahre

Es werden drei Personenjahre einer Mitarbeiterin/eines Mitarbeiters A 13 h. D. BBesO/E 13 TVöD zu Grunde gelegt. Die drei Jahre setzen sich wie folgt zusammen:

- sechs Monate Vorbereitung und Durchführung von Auftaktbesuchen der koordinierenden Behörde bei den anforderungsberechtigten Behörden und Entwicklung von Standartszenarien;
- zwölf Monate für die Abstimmung und Beplanung der Standartszenarien;
- acht Monate für die Einbindung der zuständigen Behörden und Abstimmung der Organisation von Transportketten;
- zehn Monate Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung verschiedener Übungen.

b) 10 000 Euro Reisekosten

Die Reisekosten dienen den oben dargestellten Dienstreisen.

c) 100 000 Euro Softwarekosten

Die Abwicklung der Maßnahmen im Bedarfsfall erfolgt IT-gestützt. Eine entsprechende Software ist daher einzuführen und bereits im Rahmen der Übungen entsprechend einzusetzen.

d) 10 000 Euro Infrastrukturkosten

Die im Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen der Einführung des Digitalfunks BOS zu installierende Taktisch-Technische-Betriebstelle (TTB) wird im Hinblick auf die Anforderungen des BAG als koordinierende Behörde geringfügig erweitert.

Etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

VI. Gleichstellungspolitische Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht zu erwarten.

VII. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Der Gesetzentwurf berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

VIII. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Das Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen beruht nicht auf der Umsetzung des Rechts der Europäischen Union und steht den Belangen der Europäischen Union nicht entgegen.

IX. Gesetzgebungskompetenz

Die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes zur Regelung des Luftverkehrs bzw. des Verkehrs für die Eisenbahnen des Bundes ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 und Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes. Für die Regelungen in den Bereichen des Rechts der Wirtschaft sowie auf den Sachgebieten des Schifffahrtswesens, des Straßenverkehrs und des Schienenverkehrswesens im Übrigen stützt sich der Bund auf das Recht zur konkurrierenden Gesetzgebung nach Artikel 74 Absatz 1 Nummern 11, 21, 22 und 23, in Bezug auf die Nummern 11 und 22 auch in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Die Regelungen dienen insoweit der Wahrung sowohl der Rechts- als auch der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse, da eine Gesetzesvielfalt auf Länderebene eine Rechtszersplitterung mit problematischen Folgen bewirkte, die im Interesse sowohl des Bundes als auch der Länder nicht hingenommen werden kann. Im Ereignisfall, der in der Regel mehrere Länder betrifft, bedarf es einheitlicher rechtlicher Regelungen für die Krisenbewältigung zum Schutz der Zivilbevölkerung und zur Sicherstellung eines einheitlichen Vollzugs. Ein unterschiedliches Vorgehen könnte zu Verfah-

rensfehlern oder Verfahrensverzögerungen führen, die im Interesse der Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsraums der Bundesrepublik Deutschland und zur Sicherstellung eines gleichermaßen zu gewährleistenden Schutzes der Bevölkerung in den Ländern zu vermeiden sind.

B. Besonderer Teil

Zu den Vorschriften im Einzelnen:

Zu Artikel 1:

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Änderungen zu Buchstabe a und b dienen der Anpassung der Inhaltsübersicht an die neuen Regelungen des Gesetzes.

Zu Nummer 2 (§ 2 – Anwendung)

Der Beschluss der Bundesregierung wird im Anwendungsfall des § 1 Absatz 1 Nummer 1, das heißt im Rahmen der Amtshilfe des Bundes - z. B. auf Ersuchen eines Landes -- bei einer Naturkatastrophe oder einem besonders schweren Unglücksfall einschließlich eines terroristischen Anschlags, durch eine Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ersetzt. Die Änderung ist begründet durch die Notwendigkeit, in diesen Fällen schnellst möglich handeln zu können. Im Ereignisfall kann die Herbeiführung eines Beschlusses durch die Bundesregierung als Gremium zu Zeitverzögerungen in der Krisenbewältigung führen. Durch die Änderung steigert sich die Effektivität des Krisenmanagements des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und damit der Bundesregierung insgesamt.

Die übrigen Anwendungsfälle des § 1 Absatz 1 Nummer 2 bis 4 sind - voraussichtlich - nicht von einer solchen Eilbedürftigkeit geprägt, so dass die politische Entscheidung in den Fällen der Nummern 2 bis 4 durch die Bundesregierung herbeigeführt werden kann. Gerade die Unterstützung eines Einsatzes von Streitkräften aufgrund des Verkehrsleistungsgesetzes ist weiterhin von der politischen Entscheidung in Form eines Beschlusses der Bundesregierung als Beschlussorgan abhängig. In diesen Fällen wird ausdrücklich von einer Änderung abgesehen.

Die Formulierungen des Absatzes 2 sind entsprechend angepasst worden. Darüber hinaus sind die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder der Beschluss der Bundesregierung im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

Zu Nummer 3 (§ 4 – Leistungspflichtige)

Die Bezeichnung der Seeschiffe wird an einen im Seeschiffrechtsrecht einheitlich verwendeten Begriff angepasst.

Zu Nummer 4 (§ 5 – Verpflichtungsbescheid)

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung, die sich aus der Änderung des § 7 Absatz 3 ergibt.

Zu Nummer 5 (§ 7 – Anforderungsberechtigte Behörde, koordinierende Behörde, zuständige Behörde, Leistungsempfänger)

Zu Buchstabe a

Durch die Änderung wird die Überschrift dem neuen Regelungsgehalt des Paragraphen angepasst.

Zu Buchstabe b

Um das Gesetz aus sich heraus verständlich und vollziehbar zu gestalten, sind die anforderungsberechtigten Behörden als Antragssteller, die bisher in der Verwaltungsvorschrift genannt waren, nunmehr im Gesetz aufgeführt. Hinzu kommt eine Überarbeitung der einzelnen anforderungsberechtigten Behörden. Zu nennen sind

- die Aufnahme der Deutschen Bundesbank als anforderungsberechtigte Behörde. Die Bargeldversorgung der Bevölkerung ist ein zentrales Element in der Krisenbewältigung und zur Aufrechterhaltung der Öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Die Aufnahme der Deutschen Bundesbank dient der Umsetzung der Erkenntnisse der LÜKEX-Übungen und einer Anregung des Berichts des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung (18. Ausschuss) zur Gefährdung und Verletzbarkeit moderner Gesellschaften – am Beispiel eines großräumigen und langandauernden Ausfalls der Stromversorgung;
- die neue Strukturierung der anforderungsberechtigten Behörden aus dem Bereich des Bundesministeriums für Gesundheit. Die Behörden wurden den Strukturen im Gesundheitswesen im Krisenfall angepasst. Anforderungsberechtigt sind nunmehr das Paul-

Ehrlich-Institut und das Robert Koch-Institut, da diese Behörden aus dem Gesundheitsbereich im Ereignisfall am stärksten betroffen sein werden;

- die in Folge der Neuausrichtung der Bundeswehr neue Struktur und Bezeichnung der anforderungsberechtigten Behörde aus dem Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung.
- die Aufnahme des Bundesamtes für Strahlenschutz. Da das Verkehrsleistungsgesetz auch Anwendung findet im Fall eines terroristischen Anschlags, sind Vorbereitungen hinsichtlich eines Anschlags mittels einer „Schmutzigen Bombe“ zu berücksichtigen. Insofern sind auch Anforderungen von Verkehrsleistungen des Bundesamtes für Strahlenschutz (z. B. zum Transport von Ausrüstungsmaterial) denkbar, das aus diesem Grund in den gesetzlichen Katalog der anforderungsberechtigten Behörden aufgenommen wird.
- die Aufnahme des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Diese Behörde aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie könnte u. a. im Fall von schweren Versorgungskrisen Deutschlands gesonderte Verkehrsleistungen benötigen. Gerade im Fall einer Störung der Energieversorgung des Landes, die mit marktgerechten Mitteln nicht oder nicht rechtzeitig beseitigt werden kann, muss eine schnelle und effektive Versorgung mit den benötigten Transportleistungen erfolgen.

Die Bundesländer können Verkehrsleistungen über das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe anfordern. Durch die Benennung der anforderungsberechtigten Behörden wird deutlich, dass lediglich Bundesbehörden anforderungsberechtigt sind.

Darüber hinaus wird die Verwendung des Begriffs „Bedarfsträger“ aus Gründen der Transparenz und der Rechtsklarheit gestrichen.

Zu Buchstabe c

Nunmehr neu ins Anforderungsverfahren eingeführt wird eine koordinierende Behörde. Durch die koordinierende Behörde sollen das Verfahren an einer Stelle gebündelt und ein zentraler Ansprechpartner für alle Fragen zu einer Leistungsanforderung zur Verfügung gestellt werden (Flaschenhalsfunktion).

Die koordinierende Behörde dient dazu, dass Verfahren einer Leistungsanforderung effektiver zu gestalten. Eine Reihe von Aufgaben übernimmt nunmehr die koordinierende Behörde. Zu nennen sind u. a. die Identifikation von Doppelanforderungen, die Koordination und die Priorisierung der zu erbringenden Verkehrsleistungen sowie die Festlegung des Verkehrsträgers, der die Verkehrsleistung zu erbringen hat, für den Fall, dass zu viele Anforderungen für einen Verkehrsträger eingehen.

Durch die koordinierende Behörde wird auch die sich an den Ereignisfall anschließende Kostenerstattung praktikabel gestaltet, da eine Stelle geschaffen wird, die einen Überblick über die angeforderten sowie erbrachten Leistungen hat. Außerdem hat eine zentrale Stelle den Vorteil, dass unberechtigte Leistungsanforderungen, z. B. Anforderungen direkt von Unternehmen, identifiziert und aussortiert werden können.

Es werden zudem verschiedene Abgrenzungsfragen geklärt, die den Verfahrensablauf im Ereignisfall optimieren.

Zu Buchstabe d

Um im Ereignisfall die Verpflichtungen zeitnah aussprechen zu können, ist es notwendig, dass das Verhältnis von koordinierender Behörde und zuständiger Behörde eindeutig geklärt ist. Nunmehr wird eine Leistungsanforderung von einer anforderungsberechtigten Behörde als Antragssteller an die koordinierende Behörde gerichtet. Die koordinierende Behörde übermittelt die Anforderung an die zuständige Behörde, die daraufhin den Verpflichtungsbescheid gegenüber den privaten Leistungspflichtigen ausstellt. Dieses Vorgehen bietet Vorteile, wenn eine Transportkette organisiert werden soll, da so die möglichen Schnittstellen von einer Behörde betreut und festgelegt werden können. Abgrenzungs- und Abstimmungsprobleme werden durch diese Vorgehensweise weitgehend ausgeschlossen.

Die Zusammenarbeit der koordinierenden Behörde und der zuständigen Behörde ist ebenfalls klar dargelegt. Die zuständigen Behörden können erst nach Übermittlung der Anforderung durch die koordinierende Behörde tätig werden. Darauf haben sich die koordinierende und die zuständigen Behörden verständigt.

Zu Buchstabe e

Die zuständigen Behörden für den Erlass eines Verpflichtungsbescheides sind abschließend in § 7 Absatz 2 geregelt. Behörden im Ausland sind keine zuständigen Behörden im Sinne des Verkehrsleistungsgesetzes, sondern übermitteln lediglich einen Verpflichtungsbescheid und wirken bei der förmlichen Zustellung gemäß § 5 Absatz 1 Satz 2 mit. Die Änderung dient der Anpassung an § 9 Verwaltungszustellungsgesetz. Darüber hinaus wird die Bezeichnung der Seeschiffe an einem im Seeschifffahrtsrecht einheitlich verwendeten Begriff angepasst.

Zu Buchstabe f

In Absatz 1 wird die Verwendung des Begriffs Bedarfsträger aufgegeben. Folglich ist auch hier die konkrete Person zu benennen, die die Leistung empfängt. Dabei ist zu beachten, dass Leistungsempfänger die anforderungsberechtigte Behörde sein kann, soweit diese in ihren originären Aufgaben tätig wird. Die anforderungsberechtigte Behörde kann jedoch auch für eine andere Stelle tätig werden (z. B. das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe bei Ersuchen eines Landes). In diesen Fällen ist der tatsächliche Leistungsempfänger derjenige, für den die konkrete Leistung erbracht wird (z. B. das Land), unabhängig von der tatsächlichen Berechtigung der Anforderung. Sollten anforderungsberechtigte Behörde und Leistungsempfänger nicht identisch sein, so ist dieses deutlich zu vermerken. Dadurch wird zudem dokumentiert, wer die Kosten trägt. Diese eindeutige Kostenzuordnung dient einem transparenten Verfahren, da jederzeit der Nutznießer einer Leistung und auch der Kostspflichtige erkennbar sind.

Zu Nummer 6 (§ 8a – Besondere Leistungspflichten der Eisenbahnen des Bundes)

Dem Zweck der Gefahrenabwehr dient die neu im Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen aufgenommene Regelung, die die Absicherung von Vorsorgemaßnahmen zum Inhalt hat, welche bereits jetzt schon aufgrund einer Verpflichtung des Verkehrssicherstellungsgesetzes vorgenommen werden. Die neue Regelung ist dem Verkehrssicherstellungsgesetz

nachgebildet und umfasst beispielsweise die Vorhaltung von Behelfsbrückengerät sowie die Durchführung von Brückenübungen. Davon sind auch die Ausbildung von ehrenamtlichen Helfern und Übungen für die Handhabung der verschiedenen Ausrüstungen erfasst, die zur Bewältigung des Ereignisfalls dienen. Diese Maßnahmen sollen die zum Betrieb notwendige Infrastruktur sowie die Wiederherstellung und die Aufrechterhaltung des Minimalbetriebes sicherstellen.

Auf dieser Grundlage können Verpflichtungen für Vorsorgemaßnahmen für nicht nachholbare Handlungen im Ereignisfall in Friedenszeiten ausgesprochen werden. Die Kosten für diese Maßnahmen trägt – wie bisher auch – das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Durch diese Maßnahme entstehen keine zusätzlichen Kosten. Die bisher vorgenommenen Maßnahmen werden dagegen auf eine zusätzliche gesetzliche Grundlage gestützt, so dass diese Maßnahmen zum Zwecke des Ereignisfalls sowohl in Friedenszeiten als auch im Spannungs- oder Verteidigungsfall vorgehalten werden können.

Zu Nummer 7 (§ 9 – Entschädigung)

Die Änderungen dienen der eindeutigen Kostenzuordnung. Durch die Streichung des Begriffs Bedarfsträger wird hier die konkrete Stelle benannt, die die Kosten zu tragen hat, nämlich der Leistungsempfänger. Die Änderungen des Wortlauts dienen lediglich der Transparenz der Kostenzuordnung.

Die Entschädigungspflicht trägt der Leistungsempfänger, und somit steht die Regelung im Einklang mit anderen gesetzlichen Regelungen, wie z. B. den Regelungen im Rahmen der Amtshilfe und § 8 Verwaltungsverfahrensgesetz.

Zu Nummer 8 (§ 10 – Härteausgleich)

Da der Bezug zum Bedarfsträger in § 7 nunmehr aufgegeben wurde, ist folglich auch derjenige, der für den Härteausgleich aufkommt, konkret zu benennen. Für den Härteausgleich ist ebenfalls der Leistungsempfänger verantwortlich. Auch durch diese Regelung soll eine Transparenz über die Kostentragung geschaffen werden, indem jederzeit eindeutig ist, wer für die verursachten Kosten aufkommt. Die Benennung des Leistungsempfängers steht im Einklang mit den Regelungen zur Amtshilfe und des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu Nummer 9 (§ 11 – Zustellungen)

Die vereinfachte Form der Zustellung z. B. durch Hörfunk oder Fernsehen ist im Fall der Zustellung im Ausland nicht ohne weiteres möglich und wird insoweit ausgenommen.

Zu Nummer 10 (§ 15 – Zuständige Verwaltungsbehörde bei Ordnungswidrigkeiten)

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung, die sich aus der Änderung des § 7 Absatz 3 ergibt.

Zu Artikel 2:

Um das Gesetz mit den aktuellen Änderungen in einer Textausgabe veröffentlichen zu können, damit im Ereignisfall eine eindeutige und einheitliche Textfassung vorliegt, soll das Gesetz neu bekannt gegeben werden.

Zu Artikel 3:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 2423: Gesetz zur Änderung des Verkehrsleistungsgesetz (BMVBS)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung Einmaliger Erfüllungsaufwand:	330.000 € für einen Zeitraum von drei Jahren
Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

II. Im Einzelnen:

Das bisherige Verkehrsleistungsgesetz (In Kraft getreten 2004), das Versorgungsleistungen im Verkehrsbereich im Ereignisfall (Naturkatastrophe, besonders schwerer Unglücksfall einschließlich eines terroristischen Anschlags) in Friedenszeiten regelt, weist nach Angaben des Ressorts Defizite in der Anforderung und im Verfahrensablauf auf.

Dem soll mit dem vorliegenden Entwurf entgegengewirkt werden.

Erfüllungsaufwand:

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft.

Für die Verwaltung entsteht einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rd. 330.000 Euro über einen Zeitraum von 3 Jahren aufgrund der Einrichtung einer koordinierenden Behörde (Entwicklung von Standardszenarien, Durchführung von entsprechenden Übungen, Softwareeinführung, Sachaufwand), die dazu beitragen soll, die gegenwärtig bestehenden Verfahrensdefizite auszuräumen. Der Mehraufwand soll nach Auskunft des Ressorts im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin