

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksache 19/27671 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich

A. Problem

Es sollen Vorschriften im Eisenbahnbereich geändert werden, indem Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen werden. Vor allem soll eine Rechtsbereinigung in eisenbahnrechtlichen Gesetzen erfolgen. Durch eine Änderung des § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) soll den Trägern der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße ein Antragsrecht auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken eingeräumt werden. Der Vorrang der eisenbahnrechtlichen Fachplanung soll dort zurücktreten, wo er entbehrlich ist. Darüber hinaus sollen im AEG Klarstellungen sowie Vereinfachungen in Bezug auf die bestehenden Regelungen vorgenommen werden.

Die bisherigen Maßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erfüllung ihrer Pflicht zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs sowie der Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand haben sich für den Bereich der Vegetationskontrolle in der Praxis als nicht ausreichend erwiesen. Bei Extremwetterereignissen häufen sich Baumstürze, die zur Einstellung des Eisenbahnverkehrs führen und Gefahren für die Nutzer des Schienenverkehrs und Eisenbahnanlagen schaffen. Durch die Regelung der §§ 24 und 24a AEG sollen insbesondere von Grundstücken Privater ausgehende vegetationsbedingte Störungen des Betriebsablaufs verringert werden. Die bereits in § 4 AEG geregelten Sicherheitspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen aufgrund der besonderen Bedeutung der Vegetationskontrolle hervorgehoben werden. Gleichzeitig sollen die Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Forstwirtschaft berücksichtigt werden. Es soll aber auch klargestellt werden, dass hier nicht alleine die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Pflicht stehen sollen.

Verbesserungen sind bei Gleisanschlüssen erforderlich, namentlich in Bezug auf die Aufteilung von Investitions- und Betriebskosten und der dafür möglichen Förderung. Das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz soll angepasst werden.

B. Lösung

Vornahme entsprechender Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), im Bundesnichtraucherschutzgesetz, im Schienenlärmschutzgesetz, im Bundeswaldgesetz sowie im Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE.

C. Alternativen

Ablehnung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27671 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 7a eingefügt:
 - 7a. § 13 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „und der Kosten“ gestrichen.
 - bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Die anschlussgewährende Eisenbahn muss die dafür erforderliche Anschlusseinrichtung an der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur errichten und betreiben.“
 - cc) Der neue Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes, insbesondere die Vorschriften zu Zugangsrechten, bleiben unberührt.“
 - b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Begehrt eine Eisenbahn den Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur einer angrenzenden Eisenbahn, so tragen die Kosten für den Bau, den Ausbau, den Ersatz und den Rückbau der hierfür erforderlichen Anschlusseinrichtung die an dem Anschluss beteiligten Eisenbahnen zu gleichen Teilen. Die laufenden Kosten dieser Anschlusseinrichtung, insbesondere für Betrieb, Wartung und Instandhaltung trägt die anschlussgewährende Eisenbahn. Die anschlussbegehrende Eisenbahn trägt die Kosten der von ihr betriebenen Infrastruktur.“
 - c) Nach dem neuen Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Von Absatz 1 Satz 2 abweichende Vertragsbedingungen sind unwirksam. Von Absatz 2 abweichende Vertragsbedingungen zum Nachteil der anschlussbegehrenden Eisenbahn sind unwirksam.“
 - d) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 4 und die Wörter „sowie über die Angemessenheit der“ werden durch die Wörter „und bei Streitigkeiten über die“ ersetzt.
 - e) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 5.
 - f) Nach dem neuen Absatz 5 wird folgender Absatz 6 angefügt:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

„(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für Unternehmen, die keine Eisenbahnen sind, jedoch Eisenbahninfrastruktur errichten und für diese Eisenbahninfrastruktur Anschluss begehren.“ ‘

- b) Die Nummer 14 wird wie folgt neu gefasst:

Nach § 24 wird der folgende § 24a eingefügt:

„§ 24a

Befugnisse der Schienenwege betreibenden Unternehmen

(1) Zur Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Absatz 3 sind Schienenwege betreibende Unternehmen, unbeschadet der Verpflichtung des nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen berechtigt, die Baumbestände in dem in § 24 Satz 1 genannten Bereich in angemessenen zeitlichen Abständen darauf zu sichten, ob Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation oder durch Zäune, Stapel, Haufen oder andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 abzuwehren sind. Wird eine Sichtung durchgeführt, sollen auch solche Bäume berücksichtigt werden, auf Grund derer eine Gefährdung der Sicherheit des Schienenverkehrs noch nicht besteht, aber zu besorgen ist.

(2) Schienenwege betreibende Unternehmen sind berechtigt, Grundstücke zu dem in Absatz 1 genannten Zweck zu betreten. Sichtungen nach Absatz 1 sind dem Besitzer mindestens 14 Tage vor ihrer Durchführung ortsüblich anzuzeigen und auf der Internetseite des Unternehmens anzukündigen; dem Besitzer ist auf vorherige Anforderung Gelegenheit einzuräumen, bei den Sichtungen anwesend zu sein. Grundstücke mit erkennbarem Wohnzusammenhang dürfen Schienenwege betreibende Unternehmen nur betreten, wenn eine dringende Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs zu besorgen steht. Eine vorangegangene Anzeige und Ankündigung nach Satz 2 ist in diesem Fall nicht erforderlich. Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(3) Erfolgt eine Sichtung, haben die Schienenwege betreibenden Unternehmen die Ergebnisse der Sichtungen nach Absatz 1 in geeigneter Weise zu dokumentieren. Der nach § 24 Verkehrssicherungspflichtige ist auf Verlangen befugt, die von Schienenwege betreibenden Unternehmen bei vorangegangenen Sichtungen angefertigten Dokumentationen über sein Grundstück einzusehen. Sofern Schienenwege betreibende Unternehmen Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation oder durch Zäune, Stapel, Haufen oder andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen feststellen, haben sie diese Gefahren dem nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen unverzüglich anzuzeigen und ihn auf seine Verkehrssicherungspflicht hinzuweisen. Werden zu fallende Bäume, herausbrechende

oder herabstürzende Äste festgestellt, sollen diese eindeutig und dauerhaft gekennzeichnet werden. Schienenwege betreibende Unternehmen sollen ferner auf Bäume hinweisen, bei denen eine Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch Umstürzen, herausbrechende oder herabstürzende Äste noch nicht besteht, aber eine Gefährdung für die Sicherheit des Schienenverkehrs zu besorgen ist.

(4) Bei Gefahr im Verzug für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation oder durch Zäune, Stapel, Haufen oder andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen sind Schienenwege betreibende Unternehmen berechtigt, die davon ausgehende Gefahr unverzüglich zu beseitigen. Absatz 2 gilt entsprechend. Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt. Die Gefahrbeseitigung ist zu dulden und die nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen haben den Schienenwege betreibenden Unternehmen die durch die Beseitigung entstandenen notwendigen Kosten zu erstatten. Schienenwege betreibende Unternehmen haben die Beseitigung der Gefahr nach Möglichkeit so vorzunehmen, dass der verbleibende Baumbestand nicht beschädigt wird und die Verwertbarkeit der gefällten Bäume soweit wie möglich erhalten bleibt. Eingeschlagene Bäume sind dem Eigentümer oder Besitzer des Grundstücks zu belassen. Ein Ersatzanspruch hinsichtlich der entgangenen Zuwachsleistung beseitigter Bäume besteht nicht. Schäden am Grundstück oder an Sachen, die sich auf dem Grundstück befinden, hat das Schienenwege betreibende Unternehmen dem Geschädigten zu ersetzen, wenn die Schäden zurückzuführen sind auf eine sorgfaltswidrigen Durchführung der Schutzmaßnahmen durch das Schienenwege betreibende Unternehmen oder durch ein von ihm zu diesem Zweck beauftragtes Unternehmen.

(5) Zur Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Absatz 3 können Schienenwege betreibende Unternehmen in dem in § 24 Satz 1 genannten Bereich vorübergehende Einrichtungen errichten, soweit diese dem Schutz von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur vor nachteiligen Einwirkungen der Natur, insbesondere durch Schneeverwehungen, Steinschlag oder Vermurungen dienen. Eigentümer und Besitzer der Grundstücke haben die Errichtung zu dulden. Absatz 2 und Absatz 4 Satz 8 gelten entsprechend. Wenn der Eigentümer oder der Besitzer die Maßnahmen im Benehmen mit den Schienenwege betreibenden Unternehmen selbst durchführt, sind ihm die erforderlichen Aufwendungen und unmittelbar damit verbundenen Schäden zu ersetzen.

(6) Vorschriften des Naturschutzrechts und des Zweiten Kapitels, Abschnitt II des Bundeswaldgesetzes bleiben unberührt. Die Ziele der Forstwirtschaft sind zu berücksichtigen.“

- c) Der Nummer 20 wird folgender Buchstabe c) angefügt:

„c) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Auf einen vor dem (einsetzen Datum des Inkrafttretens des Gesetzes) geschlossenen Vertrag, ist § 13 in

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

der bis zu diesem Tag geltenden Fassung anzuwenden. Verträge nach Satz 1 deren weitere Laufzeit nach dem (einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Gesetzes) noch mehr als 24 Monaten beträgt, sind spätestens bis zum Ablauf von vierundzwanzig Monaten nach dem [einfügen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] an die Vorgaben des § 13 anzupassen.“ ‘

2. Artikel 4 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. mit Forstpflanzen bestockte Grundflächen

- a) auf Schienenwegen, auch auf solchen in Serviceeinrichtungen, sowie
- b) beidseits der Schienenwege in einer Breite von 6,80 Meter, gemessen von der Gleismitte des außenliegenden Gleises, oder, wenn die Schienenwege im Bereich von Böschungen oder Einschnitten liegen, bei denen die Böschungsschulter oder der Böschungsfuß weiter als 6,80 Meter von der Gleismitte aus liegt, in einer Breite von der Gleismitte bis zum Böschungsfuß oder zur Böschungsschulter.“ ‘

3. Nach Artikel 4 wird folgender Artikel 5 eingefügt:

„Artikel 5

Änderung des Gesetzes zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz - SGFFG)

Das Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz) vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3115) wird wie folgt geändert:

a) § 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „den Ersatz der“ durch die Wörter „Investitionen in die“ ersetzt und nach dem Wort „Eisenbahnen“ werden die Wörter „(Ersatz, Aus- und Neubau)“ eingefügt.

bb) Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Eine Förderung setzt voraus, dass diskriminierungsfreier Zugang zu den Schienenwegen gemäß den Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1531) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gewährt wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

(3) Für den Begriff der Schienenwege gilt § 8 Absatz 5 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221) geändert worden ist.“

cc) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden die Absätze 4 und 5.

dd) In Absatz 5 Satz 1 werden nach dem Wort „sind“ die Wörter „Ersatzinvestitionen in“ eingefügt.

ee) Absatz 5 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 werden auch Ersatzinvestitionen in Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstaben c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes und in Schienenwege in See- und Binnenhäfen gefördert.“

ff) Nach Absatz 5 werden folgende Absätze 6 und 7 eingefügt:

„(6) Förderfähig sind Investitionen in Schienenwege hinsichtlich eines Aus- und Neubaus, wenn

1. die Investitionen die Durchführung von Verkehren des Schienengüterfernverkehrs verbessern oder ermöglichen,
2. die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen mit einer Streckengeschwindigkeit von in der Regel mindestens 50 Kilometern pro Stunde befahren werden können,
3. die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 22,5 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens acht Tonnen pro Meter aufnehmen können,
4. eine nicht bundeseigene Eisenbahn zur Durchführung der Investitionen berechtigt ist und die Schienenwege betreibt oder betreiben wird,
5. für die Investitionen zum Zeitpunkt der schriftlichen Antragstellung alle erforderlichen planungsrechtlichen oder baurechtlichen Genehmigungsverfahren bereits abgeschlossen sind,
6. der Kapitalwert der Investitionen nach der Kapitalwertmethode ohne Förderung negativ ist und mit Förderung mindestens null beträgt, und
7. aus den auf diesen Schienenwegen aufgrund der Investitionen zu erwartenden Mehrverkehren des Schienengüterfernverkehrs ein volkswirtschaftlicher Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln des Bundes von nicht kleiner als eins resultiert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummern 1 und 3 bis 7 werden auch Aus- und Neubauinvestitionen in Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstaben c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes gefördert.

(7) Auf die Förderung von Investitionen von Schienenwegen, die ausschließlich der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Hafens zugutekommen und von jeder Art von Schienenwegen, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen erforderlich sind, findet die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S.1), (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AG-VO)), in der jeweils gültigen Fassung Anwendung. Die Förderung erfolgt bis zum Weg-fall der Freistellungsvoraussetzung der AGVO oder eines Rechtsaktes, der an die Stelle der AGVO tritt.“

- b) § 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Investitionen in den Ersatz der nach § 1 Absatz 4 förderfähigen“ durch die Wörter „nach § 1 Absatz 5 bis 7 förderfähigen Investitionen“ ersetzt.
- bb) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:
- „(2) Bei der Förderung von Schienenwegen gemäß § 1 Absatz 7 findet Artikel 56b Absatz 9 AGVO (Seehäfen) beziehungsweise Artikel 56c Absatz 8 AGVO (Binnenhäfen) Anwendung. Eine Verknüpfung mit anderen Zuwendungen der öffentlichen Hand ist möglich. Die Gesamtförderung darf dabei insgesamt maximal 80 Prozent der Investitionen betragen. Die Zuwendungshöchstgrenze beträgt für Seehäfen 5 Mio. Euro und für Binnenhäfen 2 Mio. Euro.“
- cc) Die bisherigen Absätze 2 bis 5 werden die Absätze 3 bis 6.
- dd) In Absatz 5 Satz 3 wird die Angabe „Absatz 4“ durch die Angabe „Absatz 5“ ersetzt.
- ee) In Absatz 6 wird die Angabe „Absätze 1 bis 4“ durch die Angabe „Absätze 1 bis 5“ ersetzt.
- ff) Nach Absatz 6 werden folgende Absätze 7 und 8 eingefügt:
- „(7) Die verfügbaren Haushaltsmittel für Investitionen in Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen sollen grundsätzlich zu mindestens 60 Prozent für Förderungen von Ersatzinvestitionen in Schienenwege nach § 1 Absatz 5 eingesetzt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

(8) Förderfähig sind Investitionen ab einem Volumen von 30 000 Euro für die gesamte Maßnahme (Bagatellgrenze).“

- c) § 3 wird wie folgt geändert:

Absatz 2 wird durch folgende Absätze 2 bis 6 ersetzt:

„(2) Investitionen können aus den im laufenden Haushaltsjahr verfügbaren Haushaltsmitteln nur auf Grund von Anträgen finanziert werden, die jeweils bis zum 31. Oktober des dem Bewilligungsjahr vorausgegangenen Jahres bei der Bewilligungsbehörde eingegangen sind.

(3) Überschreiten die bis zum Ablauf der Frist gemäß Absatz 2 beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die für Förderungen nach diesem Gesetz zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Förderung von Ersatzinvestitionen, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen förderfähigen Ersatzmaßnahmen bezuschusst, bei denen das Verhältnis vom Barwert der beabsichtigten Investition zur Länge des geförderten Schienenwegs möglichst günstig ist; bei ortsfesten Betriebsleitsystemen nach § 2 Absatz 6 tritt an die Stelle der Länge des geförderten Schienenwegs die Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs. Errechnet sich bei verschiedenen Maßnahmen derselbe Quotient, so entscheidet der Zeitpunkt des Eingangs des Antrags.

(4) Überschreiten die bis zum Ablauf der Frist gemäß Absatz 2 beantragten bewilligungsfähigen Fördermittel die für Förderungen nach diesem Gesetz zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Förderung von Ausbau- und Neubaumaßnahmen, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen Ausbau- und Neubaumaßnahmen bezuschusst, deren volkswirtschaftlicher Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln am höchsten ist.

(5) Eine Förderung auf Grundlage des § 1 Absatz 7 ist ausgeschlossen, wenn der Antragsteller einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist.

(6) Eine Förderung auf Grundlage des § 1 Absatz 7 ist ausgeschlossen für Antragsteller, die als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 AGVO anzusehen sind.“

- d) § 4 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 wird die Angabe „§ 2 Absatz 1 und 5“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 1 und 6“ ersetzt.“

4. Der bisherige Artikel 5 wird Artikel 6.

Berlin, den 21. April 2021

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Daniela Kluckert
Stellvertretende Vorsitzende

Matthias Gastel
Berichtersteller

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Matthias Gastel

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/27671** in seiner 218. Sitzung am 25. März 2021 beraten und hat ihn an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), im Bundesnichtraucherschutzgesetz, im Schienenlärmschutzgesetz sowie im Bundeswaldgesetz. Damit sollen Vorschriften im Eisenbahnbereich geändert werden, indem Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen werden. Vor allem soll eine Rechtsbereinigung in eisenbahnrechtlichen Gesetzen erfolgen. Durch eine Änderung des § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) soll den Trägern der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße ein Antragsrecht auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken eingeräumt werden. Der Vorrang der eisenbahnrechtlichen Fachplanung soll dort zurücktreten, wo er entbehrlich ist. Darüber hinaus sollen im AEG Klarstellungen sowie Vereinfachungen in Bezug auf die bestehenden Regelungen vorgenommen werden. Im Bereich der Vegetationskontrolle sollen durch die Regelung der §§ 24 und 24a AEG insbesondere von Grundstücken Privater ausgehende vegetationsbedingte Störungen des Betriebsablaufs verringert werden. Die bereits in § 4 AEG geregelten Sicherheitspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen aufgrund der besonderen Bedeutung der Vegetationskontrolle hervorgehoben werden. Gleichzeitig ist vorgesehen, die Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Forstwirtschaft zu berücksichtigen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27671 in seiner 94. Sitzung am 14. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)102-7):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 70. Sitzung am 24. Februar 2021 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (BR-Drs. 71/21) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Mittelbar wird das Leitprinzip, den sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft zu wahren und zu verbessern durch diesen Gesetzentwurf, insbesondere durch die Regelungen zur Vegetationskontrolle an Eisenbahnbetriebsanlagen positiv berührt. Denn durch eine funktionierende Infrastruktur und ein funktionierendes, wettbewerbsfähiges Eisenbahnsystem wird im Ergebnis Teilhabe im Bereich Mobilität ermöglicht. Die Mobilität der Bürgerinnen und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bürger wird durch den Gesetzentwurf gefördert, in dem störende Einflüsse auf den flüssigen Eisenbahnbetrieb, z.B. durch die Gefahr umstürzender Bäume, soweit möglich vermieden wird.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatorenbereiche:

- *Leitprinzip 1 - Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden,*
- *SDG 9 - Industrie, Innovation und Infrastruktur,*
- *Indikatorenbereich 11.2 - Mobilität*

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27671 in seiner 110. Sitzung am 21. April 2021 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)488neu) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** äußerte, in Bezug auf die Vegetationskontrolle sei es nicht gerechtfertigt, die Verantwortung auch im Hinblick auf Privatgrundstücke alleine bei den Infrastrukturbetreibern vorzusehen. Diesem Aspekt trage die Koalition mit ihrem Änderungsantrag Rechnung. Der Änderungsantrag sehe auch in Bezug auf das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz wichtige Verbesserungen bei den Förderbedingungen vor. Man wolle mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagern und dafür benötige man auch Gleisanschlüsse von Privatgleisen an die Hauptstrecke. Dazu diene auch die im AEG vorgesehene faire Aufteilung der Lasten bei den Gleisanschlüssen. Der Gesetzentwurf sei insgesamt ein wichtiger Beitrag, um die Schiene in Deutschland voranzubringen.

Die **Fraktion der SPD** betonte die Bedeutung der mit dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen vorgesehenen Verbesserungen. Im Bereich der Vegetationskontrolle habe man eine praktikable Lösung gefunden, aber auch in Bezug auf Infrastrukturmaßnahmen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Die Regelungen zu den Gleisanschlüssen würden sich in der Praxis sicher positiv auswirken und Anreiz zur Schaffung von mehr Gleisanschlüssen mit dem Ziel der Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene bieten. Sie erläuterte, dass die Neufassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen lediglich rechtsförmliche Änderungen beinhalte, keine inhaltlichen Änderungen. Sie bitte um Zustimmung zu dem Änderungsantrag und zu dem Gesetzentwurf.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, insgesamt sehe sie das vorgelegte Gesetzespaket als akzeptabel an und werde ihm zustimmen. Die jetzt vorgesehenen Änderungen in Bezug auf die Vegetationskontrolle seien längst erforderlich gewesen. Man begrüße, dass sie wenigstens jetzt kommen sollten. Bislang gebe es Probleme mit der Vegetationskontrolle auf privaten Grundstücken, die an Schienenwegen lägen, aber auch mit kommunalen Baumschutzregelungen. In der Vergangenheit habe die DB in diesem Bereich auch zu sehr gespart, was das Problem vergrößert habe. In anderen europäischen Ländern hätten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sehr viel schärfere Mittel, um gegen Bewuchs an Bahnstrecken vorzugehen.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, sie halte viele der vorgesehenen Änderungen für sinnvoll. In Bezug auf das wichtigste Thema der Änderungen, die Vegetationskontrolle, habe man aber eine differenziertere Sicht. Die diesbezüglich im ursprünglichen Entwurf enthaltenen Probleme für Eisenbahninfrastrukturbetreiber seien nun in dem Änderungsantrag etwas abgeschwächt worden. Inhaltlich sei man sich einig, dass man verhindern müsse, dass insbesondere bei Stürmen Bäume den Schienenverkehr stören. Man brauche aber immer eine Abwägung in Be-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

zug auf die Pflichten der privaten Grundstückseigentümer und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Änderungsantrag gehe hier in eine bessere Richtung, aber die 50-Meter-Regelung sei im Hinblick auf die üblichen Baumhöhen in Deutschland fraglich

Die **Fraktion DIE LINKE.** betonte, die vorgesehenen Regelungen zur Vegetationskontrolle seien sinnvoll, insbesondere im Hinblick auf die vorgesehene Möglichkeit des Zugriffs auf Privatgrundstücke. Auch die vorgesehenen Regelungen zur Förderung von Gleisanschlüssen begrüße man sehr. Allerdings bestehe diesbezüglich auch sehr großer Nachholbedarf, weil in den letzten 25 Jahren ein großer Teil der Gleisanschlüsse stillgelegt worden sei. Hier hätte man sich deutlich größere Schritte gewünscht, als sie jetzt vorgesehenen seien, zum Beispiel indem Gleisanschlüsse für neue Logistikzentren vorgeschrieben würden. Sie kritisiere die geplante Erweiterung der Möglichkeiten für die Entwidmung von Bahnanlagen. Es dürfe keinen Rückbau von Bahnanlagen mehr geben, sondern man brauche eine Reaktivierungsoffensive.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, auch sie sehe beim Thema Vegetationskontrolle Handlungsbedarf; es gehe hier um Sicherheit und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs. In diesem Bereich sei in der Vergangenheit gespart worden. Dieses Thema müsse ernster genommen werden und das könne auch nicht ausschließlich Sache der Infrastrukturbetreiber sein; auch private Grundstückseigner trügen hier Verantwortung. Sie kritisierte, dass den Trägern der Straßenbaulast die Möglichkeit eröffnet werden solle, einen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu stellen. Dies gefährde aus ihrer Sicht das Ziel des Erhalts und der Reaktivierung von Schieneninfrastruktur und von gewidmeten Strecken. Daher werde man den Gesetzentwurf ablehnen. Die vorgesehenen Änderungen beim Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz seien hingegen zu begrüßen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)488neu mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/27671 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)488neu.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Ziffer 1, Artikel 1:

Zu Buchstabe a (Nummer 7a - § 13 AEG))

Zu Nummer 7a Buchstabe a:

Um das bestehende Recht eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens an die Eisenbahninfrastruktur eines anderen Betreibers anzuschließen, im Interesse einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene wirksam auszugestalten, ist es erforderlich, die bestehenden Regelungen fortzuentwickeln. So wird das bisherige Anschlussrecht um eine Verpflichtung des anschlussgewährenden Betreibers ergänzt, die Anschlusseinrichtungen zu errichten und auch zu betreiben. Gleichzeitig wird klargestellt, dass künftig alle eisenbahnregulierungsrechtlichen Vorgaben einschließlich des dort verankerten Zugangsrechtes von dieser Regelung unberührt bleiben.

Zu Nummer 7a Buchstabe b:

Die Regelung legt eine faire Kostenteilung zwischen anschlussgewährendem und anschlussnehmendem Unternehmen fest. Sie unterscheidet zwischen den einmaligen Kosten des Baus und der Erneuerung sowie den laufenden Kosten des Betriebs. Grundgedanke des Vorschlags ist damit die Unterscheidung zwischen einmalig anfallenden Kosten, sofern sie durch den Anschluss beziehungsweise das Anschlussbegehren verursacht werden, und laufenden Kosten. Aufbauend auf diesem Grundgedanken lassen sich die Kosten zuordnen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Begriff der Anschlusseinrichtung meint typischerweise die Anschlussweiche, wobei im Weiteren klar ist, dass der Anschlussnehmer, die Kosten der von ihm betriebenen Infrastruktur (bis zur Weiche) selbst und vollumfänglich zu tragen hat.

Bei den Kosten für Bau, Ausbau und Ersatz handelt es sich um einmalige Kosten, die folglich hälftig zu teilen sind. Laufende Kosten sind wiederkehrende Kosten, die vom anschlussgewährenden Unternehmen alleine zu tragen sind.

In diesem Sinne definiert auch die Gleisanschlussförderrichtlinie die Begriffe Ersatz und Instandhaltung. Ersatz meint eine Investition mit dem Ziel des Erhalts der Funktionsfähigkeit der Anlage, bei der vorhandene Anlagen oder Anlagenteile durch neue Anlagen oder Anlagenteile ersetzt werden. Dies ist gleichbedeutend mit dem Begriff der Ersatzinvestition im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) im Hinblick auf die Finanzierung beziehungsweise entspricht aus planungsrechtlicher Sicht einer Erneuerung gemäß § 2 Absatz 7d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Instandhaltung hingegen meint die Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen sowie Maßnahmen des Managements während des (laufenden) Lebenszyklus eines Objekts, die dem Erhalt der Funktionsfähigkeit dienen. Dies ist gleichbedeutend mit der Begrifflichkeit in § 2 Absatz 7 c AEG.

Bei einmaligen Kosten findet eine Aufteilung der Kosten zu gleichen Teilen statt, soweit diese durch das Anschlussbegehren verursacht sind. Nicht hierzu zählen zum Beispiel grundlegende Modernisierungen des Streckenabschnitts, wie die Ausrüstung mit einem Europäischen Zug-Kontroll-System (European Train Control System - ETCS) und die Einbindung in ein elektronisches Stellwerk (EStw) oder digitales Stellwerk (DStw). Modernisierungen liegen außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Vorschrift, da sie nicht durch das Anschlussbegehren verursacht wurden, sondern der allgemeinen Ertüchtigung der Strecke dienen. Eine Aufteilung dieser Kosten zu gleichen Teilen erfolgt nicht. Eine Aufteilung nach Absatz 2 kommt auch dann nicht in Betracht, soweit dem Vorhaben eine Finanzierungsvereinbarung des Bundes, eines Landes oder eines Dritten mit dem anschlussgewährenden Unternehmen zugrunde liegt, die nicht die Einrichtung des Anschlusses betrifft. Kosten, die durch den betreffenden Anschluss verursacht werden und somit nicht von einer derartigen Finanzierungsvereinbarung erfasst sein können, werden dagegen aufgeteilt.

Dem Grundsatz der Aufteilung der Kosten zu gleichen Teilen bei einmaligen Kosten liegt die Überlegung zu Grunde, dass beide Partner ein Interesse an dem Gleisanschluss haben. Die anschlussgewährende Eisenbahn kann über den Anschluss mehr Verkehr auf ihrem Schienennetz generieren und damit von Netzwerkeffekten profitieren; die anschlussnehmende Eisenbahn gewinnt die Möglichkeit, über den Anschluss Zugang zum Netz der anderen Eisenbahn zu erhalten und ihren Aktionsradius zu erweitern. Schlussendlich befördert die Neuregelung die Möglichkeit einer Verkehrsverlagerung zugunsten der Schiene.

Die laufenden Betriebskosten sind gemäß Absatz 2 Satz 2 vom anschlussgewährenden Unternehmen allein zu tragen. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass der Verkehr im Hauptstrang deutlich mehr zur Abnutzung der Weiche beiträgt, als die Nutzung der Weiche zum Zweck des Abbiegens auf den Gleisanschluss. Zudem ist das anschlussgewährende Unternehmen regelmäßig Eigentümer der Anschlussweiche. Zu den laufenden Kosten gehören unter anderem neben denen des Unterhalts auch die Kosten des Vertriebs sowie die Kosten der Administration des Infrastrukturanschlussvertrages, namentlich Kosten der Vertragsanbahnung, Vertragsverwaltung und Vertragsabwicklung, soweit sie der anschlussgewährenden Eisenbahn entstehen.

Für die besonders kostenträchtige Einbindung in die Leit- und Sicherungstechnik gilt mithin vorliegend Folgendes: Bei der erstmaligen Errichtung sowie beim Ersatz der Anschlusseinrichtung sind die Kosten für die Einbindung in die Leit- und Sicherungstechnik zwischen den Beteiligten aufzuteilen; aufgeteilt werden aber nur Kosten, die nicht durch Finanzierungsvereinbarungen des Bundes, eines Landes oder eines Dritten mit dem anschlussgewährenden Unternehmen abgedeckt sind. Die Instandhaltung ist vom anschlussgewährenden Unternehmen zu finanzieren. Das anschlussgewährende Unternehmen ist in der Regel dasjenige Unternehmen, in dessen Infrastruktur sich die Anschlussweiche befindet.

Diese Kosten der Anschlussweiche darf das anschlussgewährende Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Trassenpreis nach den Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes für alle Nutzer seines Netzes einkalkulieren.

Die Kosten, die das anschlussnehmende Unternehmen zu tragen hat, sind bei Erfüllen der dortigen Tatbestandsvoraussetzungen in Höhe von bis zu 50 Prozent über die Gleisanschlussförderrichtlinie förderfähig. Mehrere anschlussnehmende Unternehmen an einer Anschlussverbindung können die Kosten untereinander aufteilen.

Zu Nummer 7a Buchstabe c:

Das Verhältnis der anschlussbegehrenden zur anschlussgewährenden Eisenbahn ist im Regelfall in der Praxis nicht durch eine Gleichordnung der Anschlusspartner „auf Augenhöhe“ gekennzeichnet, sondern durch ein Über- und Unterordnungsverhältnis bestimmt. Die anschlussbegehrende Eisenbahn strebt eine Verbindung zu einem Netz an, hat also ein Interesse an einem Anschluss, bei der anschlussgewährenden Eisenbahn muss dies nicht immer so sein. Um die im öffentlichen Interesse an einem das Land erschließenden Schienennetz erforderliche Netzwirkung und Feinverteilung zu erzielen, gibt seit über 100 Jahren das Gesetz der anschlussbegehrenden Eisenbahn einen Rechtsanspruch auf einen technischen Anschluss der Eisenbahninfrastrukturen. Dabei ist die anschlussbegehrende Eisenbahn in aller Regel der finanziell und wirtschaftlich schwächere Vertragspartner, ihre Position sollte daher im öffentlichen Interesse rechtlich gestärkt werden.

Daher ordnet Satz 1 des neuen Absatzes 3 an, dass vertragliche Abweichungen von der Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 2 absolut unwirksam sind.

Die absolute Unwirksamkeit könnte hingegen bei abweichenden vertraglichen Regelungen von der gesetzlichen Kostenfolge nach Absatz 2 in atypisch gelagerten Fällen nicht sachgerecht sein. Denn es mag Fälle geben, bei denen die anschlussgewährende Eisenbahn ein überragend wirtschaftliches Interesse an dem Anschluss der anschlussbegehrenden Eisenbahn hat, diese jedoch bei der Kostenverteilung des Absatzes 2 überfordert wäre. Wollte in diesem Falle die anschlussgewährende Eisenbahn ausnahmsweise mehr bezahlen als sie eigentlich - gesetzlich nach Absatz 2 angeordnet - müsste, so sollte dies erlaubt sein, weil dies der anschlussbegehrenden Eisenbahn nicht zum Nachteil gereichen würde, und es im öffentlichen Interesse sein sollte, dass hier ein solcher Anschluss entstehen kann.

Aus diesem Grund ordnet Satz 2 des Absatzes 3 an, dass vertragliche Abweichungen von den Kostenverteilungsregeln nach Absatz 2 nur relativ unwirksam sind, also nur dann, wenn zum Nachteil der anschlussbegehrenden Eisenbahn abgewichen wird.

Vorbild für diesen Ansatz einer „relativen Unwirksamkeit“ sind beispielsweise die Mietvertragsvorschriften über Wohnraum (§§ 549 ff. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)), wo der Vermieter in der Regel auch über eine wesentlich stärkere Verhandlungsposition verfügt als der Mieter, der tendenziell schutzwürdiger ist. Dort bestehen ähnliche Formulierungen wie für Absatz 3 Satz 2, beispielsweise in den §§ 556 Absatz 4, 556a Absatz 4 und 556c Absatz 4 BGB.

Um die Wirksamkeitsvorschriften deutlicher für den Rechtsanwender kenntlich zu machen, sind diese nun in einem neuen Absatz separat zusammengefasst.

Zu Nummer 7a Buchstabe d:

Die Verfahrensregelungen im Falle von Streitigkeiten sind nunmehr in Absatz 3 geregelt. Inhaltlich wird das bisherige Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt beziehungsweise der jeweiligen Eisenbahnaufsichtsbehörde der Länder beibehalten. Die Regelung eröffnet den verwaltungsrechtlichen Sonderrechtsweg, der insoweit den Zivilrechtsweg ausschließt (vgl. LG Köln, Urteil vom 31. Januar 2019 – 2 O 22/18). Die Vorschrift ist spezieller als die Vorschriften des BGB, weil sie speziell auf Eisenbahnnetze und ihre Vertragsbeziehungen zugeschnitten ist. Die Frage, welche Kosten für den Betrieb der Anschlussverbindung erforderlich und bei der Entgeltvereinbarung miteinzubeziehen sind, entscheidet demnach die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde. Im Anschluss daran dürfte, wenn zusätzlich die Erlangung eines Vollstreckungstitels erforderlich sein sollte, etwa ein schnelles Urkundsverfahren vor dem Zivilgericht möglich sein.

Weiterhin können die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden bei Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Höhe der angesetzten Kosten vertragsersetzend tätig werden. Die Entscheidung erfolgt auf Antrag.

Zu Nummer 7a Buchstabe e:

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 7a Buchstabe f:

Der neue Absatz 6 trägt der Überlegung Rechnung, dass auch Eigentümer von Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr von der Regelung des § 13 AEG profitieren sollen, wenn sie selbst Eisenbahninfrastruktur errichten. Bei Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr besteht in vielen Fällen allerdings die Konstellation, dass derjenige, der die Infrastruktur errichtet und dessen Investitionen gegebenenfalls gefördert werden, die Anlage nicht selbst betreibt. Der Eigentümer der Umschlaganlage ist dann keine „Eisenbahn“ im Sinne des § 2 Absatz 1 AEG. Gleichwohl ist die Interessenlage dieselbe. Derjenige, der in die Infrastruktur für den kombinierten Verkehr investiert, sollte in gleicher Weise vom Anschlussanspruch und der Kostenverteilung profitieren wie ein Unternehmen, das Eisenbahninfrastruktur betreibt.

Zu Buchstabe b (Nummer 14 - § 24a AEG)

Mit den Änderungen des § 24a im Vergleich zum Gesetzentwurf der Bundesregierung wird die Vorschrift so umgestaltet, dass Betreiber der Schienenwege keine Verantwortung für die Beseitigung sicherheitsrelevanter Beeinträchtigungen vom Baumbestand auf Nachbargrundstücken tragen. Insbesondere besteht nach der geänderten Fassung keine spezifische Verpflichtung für eine regelmäßige Sichtung und Dokumentation der Vegetation auf Drittgrundstücken. Damit obliegt die Verkehrssicherungspflicht für ein Grundstück eindeutig ausschließlich dem jeweiligen Eigentümer oder dinglich Berechtigten. Jedoch werden umfassende Rechte für den Betreiber der Schienenwege festgeschrieben, auf deren Basis dieser bei Bedarf auch auf Drittgrundstücken Gefahren für die Sicherheit und den reibungslosen Betrieb des Eisenbahnverkehrs beseitigen kann. Die Rechte der Grundstückseigentümer werden dabei gewahrt.

Mit dem Wegfall der Pflichten für die Betreiber der Schienenwege, entfällt die Notwendigkeit der ursprünglich in § 24a Absatz 6 vorgesehenen stichprobenhaften fachtechnischen Überwachung der Betreiber der Schienenwege durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Zu Buchstabe c (Nummer 20 - § 38 Absatz 9 AEG)

Um den Unternehmen genügend Zeit für eine Anpassung ihrer Altverträge zu gewähren, sieht § 38 Absatz 9 AEG eine angemessene Übergangszeit von vierundzwanzig Monaten vor. Altverträge, die innerhalb von vierundzwanzig Monaten nach Inkrafttreten der Neuregelung auslaufen, müssen nicht angepasst werden.

Im Übrigen führen auch die bestehenden Verträge aufgrund der hohen Kosten für die Anschlussnehmer gerade dazu, dass bestehende Weichen aufgegeben werden. Die Verträge sind oft sehr langlaufend. Nur über die Übergangsregelung ist es möglich, Anschlussnehmer mit günstigeren Bedingungen zu versehen und schlussendlich Anschlüsse zu erhalten. Im Einzelfall bestehendes Vertrauen kann hier aufgrund des öffentlichen Interesses an einer Sicherung bestehender Gleisanschlüsse, dass besonders hoch zu gewichten ist, und der künftigen Möglichkeit, die Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung der Anschlusseinrichtungen in den Trassenpreis einzupreisen, zurücktreten.

Zu Ziffer 2, Artikel 4:

Es wird an Stelle des rechtlich nicht definierten Begriffs „Gleisanlagen“ die Formulierung „Schienenwege, einschließlich derer in Serviceeinrichtungen“ verwendet und zugleich klargestellt, dass nicht großflächige, an Gleise anschließende sonstige vegetationsbestandene Bereiche von Bahnanlagen oder sonstiger Grundflächen der Eisenbahnbetreiber vom Begriff des Waldes ausgenommen werden. Die Änderung stellt weiterhin sicher, dass häufig an Bahngleisen befindliche Ersatz- und Ausgleichsflächen forstwirtschaftlichen Charakters ihre Funktion und Waldeigenschaft nicht verlieren. Die Einfügung einer Spanne von 6,80 m orientiert sich am Regelwerk der Eisenbahnen des Bundes, nach denen bei elektrifizierten Strecken ein entsprechender Streifen zur Gewährleistung des sicheren Eisenbahnbetriebs vegetationsfrei gehalten werden muss. Der weitere Ausbau der Elektrifizierung des Netzes der Deutschen Bahn ist vorgesehen.

Da die grundsätzlich vorgesehene Breite von 6,80 m nicht ausreichend sein kann, wenn die Gleise auf Dämmen und oder in Einschnitten verlaufen, ist der entsprechende Streifen hier örtlich angepasst festzulegen, wobei das oberste Maß nicht jenseits von Böschungsschulter oder -fuß liegen kann.

Der Bereich jenseits des Streifens von 6,80 m beziehungsweise der Böschungsschulter oder des Böschungsfußes ist, wenn er mit Forstpflanzen bestockt ist, weiterhin Wald im Sinne des Bundeswaldgesetzes. Dies beeinträchtigt

die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs nicht, da diese Fläche in einer Breite von 43,20 m den Anforderungen an die Verkehrssicherheit, die nach § 24 und § 24a AEG neu aufgenommen werden, unterliegt.

Die Regelung ermöglicht die Wiederinbetriebnahme brachgefallener aber noch dem Bahnbetriebszweck unterstehender Gleise, ohne dass eine Waldumwandlung erfolgen muss. Handelt es sich entgegen um Gleise einer von Bahnbetriebszwecken freigestellten Bahnanlage, die einer anderen Nutzung zugeführt wurde, dann unterfallen die auf und entlang der Gleise mit Forstpflanzen bestockten Flächen wieder dem Begriff des Waldes im Sinne des Bundeswaldgesetzes.

Zu Ziffer 3, Artikel 5

Zu Buchstabe a (§ 1 SGFFG)

Zu Absatz 1

Durch die Ergänzung von Investitionen in den Aus- und Neubau der NE-Infrastruktur wird der Anwendungsbereich des Gesetzes über die Ersatzinvestitionen hinaus erweitert.

Zu Absatz 2

Konkretisierung aufgrund von Vorgaben des EU-Rechts zum diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur.

Zu Absatz 3

Der Verweis auf das Bundesschienenwegeausbaugesetz wird auf den letzten Stand seiner Änderung angepasst.

Zu Absatz 5

Aufgrund der Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Investitionen in Aus- und Neubau dient die Ergänzung in Absatz 5 der Klarstellung, dass sich die unmittelbar anschließenden Fördervoraussetzungen allein auf Ersatzinvestitionen beziehen.

Zu Nummer 4: Die Anpassung resultiert aus der Neuregelung der in Bezug genommen Vorschriften im Eisenbahnregulierungsgesetz.

Zu Absatz 6

Entsprechend der im Absatz 5 beschriebenen Voraussetzungen für eine Förderung von Ersatzinvestitionen durch den Bund werden die Voraussetzungen für eine Förderung des Aus- und Neubaus der NE-Infrastruktur durch den Bund definiert. Die nachfolgenden Anforderungen der Nummern 1 bis 7 müssen kumulativ vorliegen.

Zu Nummer 1: Mit der Durchführung der Investitionen soll die Durchführung insbesondere von Schienengüterfernverkehren verbessert (Ausbau) oder ermöglicht (Neubau) werden. Eine Verbesserung ist gegeben, wenn den Voraussetzungen der Nummern 2 und 3 entsprochen wird.

Zu Nummern 2 und 3: Gemäß der Europäischen Norm EN 15528 ist beim Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur standardmäßig die Streckenklasse D4 vorgesehen. Diese sieht eine zulässige Radsatzlast von mindestens 22,5 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens acht Tonnen vor. Die Voraussetzungen für eine Förderung stellen sicher, dass eine zukunftsichere und für den europäischen Güterverkehr diskriminierungsfrei nutzbare Infrastruktur geschaffen wird.

Hinsichtlich der Streckengeschwindigkeit bestehen keine vergleichbaren Anforderungen. Auf der freien Strecke fahren Güterzüge heutzutage durchschnittlich Geschwindigkeiten von 90 bis 110 Kilometer pro Stunde. Mit der geforderten Streckengeschwindigkeit von in der Regel 50 Kilometer pro Stunde werden Geschwindigkeitseinbrüche bei der Nutzung von NE-Infrastruktur begrenzt. Zudem werden dadurch beim Ausbau der NE-Infrastruktur regelmäßig Sprungkosten (etwa durch die Neutrassierung der Kurvenradien) vermieden. Begründete Ausnahmen von der geforderten Geschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde sind zulässig, wenn der aus- oder neuzubauende Streckenabschnitt die vorgenannte Geschwindigkeit nicht ermöglicht.

Nummer 4: Die Forderung entspricht der bereits für Ersatzinvestitionen im SGFFG enthaltenen Regelung (§ 1 Absatz 6 Nummer 3), die ebenfalls auf den Aus- und Neubau Anwendung anzuwenden ist.

Nummer 5: Aus- und Neubauvorhaben unterliegen regelmäßig großen Zeit- und Kostenrisiken. Diese Risiken entfallen weitestgehend, wenn die erforderlichen planungsrechtlichen und baurechtlichen Genehmigungsverfahren abgeschlossen sind. In der Folge können Vorhaben zeitnah umgesetzt und die Fördermittel planmäßig verausgabt werden.

Nummer 6: Voraussetzung für eine Förderung ist, dass eine Finanzierung allein durch das ohne Bundesförderung zur Verfügung stehende Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Aus- oder Neubaumaßnahme führen würde. Das heißt, dass der mittels Kapitalwertmethode errechnete Kapitalwert ohne Förderung negativ ist. Der Kapitalwert mit Förderung muss mindestens null betragen.

Nummer 7: Die Bewilligungsbehörde prüft im Antragsverfahren, dass mit der Förderung ein volkswirtschaftlicher Nutzen erzielt wird. Dabei darf der volkswirtschaftliche Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln des Bundes nicht kleiner als eins sein, da sonst keine Förderung erfolgen darf. Eine Förderung darf zudem nur erfolgen, wenn der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens durch die Prüfung der Bewilligungsbehörde bestätigt wird. Die Festlegung des Verfahrens zum Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens obliegt der Bewilligungsbehörde.

Satz 2 schafft die Voraussetzungen, dass auch Aus- und Neubauinvestitionen in Schienenwege in Serviceeinrichtungen gefördert werden können.

Zu Absatz 7

Nach Auffassung der EU-KOM unterliegt die Förderung der Schieneninfrastruktur, die ausschließlich der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Hafens zu Gute kommt und jede Art von Infrastruktur, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen erforderlich ist (die von der EU-KOM so bezeichnete gewidmete Infrastruktur), dem Beihilfenrecht.

Durch den Verweis auf die AGVO, wird eine Förderung dieser gewidmeten Schieneninfrastruktur auf Grundlage des SGFFG europarechtskonform ermöglicht.

Die EU-KOM vertritt die Auffassung, dass – entsprechend ihrer Beschlusspraxis – die Förderung dieser gewidmeten Schieneninfrastruktur im Unterschied zur Förderung der allgemeinen öffentlichen Schieneninfrastruktur dem Beihilfenrecht unterliegt. Für Zugangsinfrastruktur, zu der Hafenbahnen nach der Begriffsbestimmung des Artikels 2 (159) AGVO gehören, führt Punkt 7 der Analytical Grids für Hafeninfrastrukturen insbesondere aus, dass Zugangsinfrastruktur die sich im Hafenbereich befindet, der wirtschaftlichen Tätigkeit dieses Hafens zu Gute kommt und daher grundsätzlich als gewidmet anzusehen ist. Hierbei lässt Artikel 2 (159) AGVO grundsätzlich die Auslegung zu, dass das gesamte Schienennetz einer Hafenbahn, inklusive der sich im Hafengebiet befindenden Teile, eine Zugangsinfrastruktur im Sinne der AGVO darstellt. Die öffentliche Förderung von solcher Zugangsinfrastruktur stellt daher eine Beihilfe dar, außer es handelt sich um Anlagen, die den Hafen durchqueren und noch andere Bestimmungsorte haben. Hierbei ist es nicht relevant, ob solche Anlagen Waren im Transitverkehr zur See transportieren oder ob solche Anlagen de facto allen Nutzern offenstehen, sondern vielmehr darum, ob diese Anlagen einen über den Transport von Gütern zum und vom Hafen hinausgehenden Nutzen haben. Ist dies nicht (oder nur in sehr geringem Ausmaß der Fall), nutzen die Anlagen (vor allem) dem Hafen und den dort arbeitenden Unternehmen und sind daher gewidmet. Dass diese Anlagen nicht nur einem, sondern mehreren Unternehmen nutzen, ist ebenfalls für die Frage der Widmung irrelevant. Diese Beihilfen, die sowohl die allgemeinen als auch die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden besonderen Voraussetzungen der AGVO erfüllen, werden von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt.

Die Förderung der übrigen nicht gewidmeten NE-Infrastruktur unterliegt nicht dem Beihilfenrecht, sodass der Hinweis auf die Anwendung der AGVO sich nur auf die Förderung der gewidmeten Infrastruktur bezieht.

Zu Buchstabe b (§ 2 SGFFG)

Zu Absatz 1

Durch die Anpassungen wird die Finanzierung von Investitionen in die NE-Infrastruktur über Ersatzinvestitionen hinaus auf den Aus- und Neubau erweitert.

Zu Absatz 2

Die neu eingefügte Regelung betrifft nur die Förderung von gewidmeter (Zugangs-) Infrastruktur in See- und Binnenhäfen, auf die die Artikel 56b bzw. 56c und die allgemeinen Bedingungen der AGVO in der jeweils gültigen Fassung Anwendung finden. Gemäß AGVO kann bei Beihilfen von nicht mehr als 5 Mio. Euro für Seehäfen bzw. 2 Mio. Euro für Binnenhäfen die Förderung der öffentlichen Hand (Bund, Länder, Gemeinden) auf 80 Prozent der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden. Der Anteil der Förderung des Bundes auf Grundlage des SGFFG ist dabei auf 50 Prozent beschränkt. Durch die Beschränkung der Förderung durch die öffentliche Hand auf 80 Prozent wird der Arbeitsaufwand der Bewilligungsbehörde bei der Prüfung von Anträgen erheblich reduziert, da z.B. keine weitergehenden Prüfungen der Beihilfeintensität erfolgen müssten. In der Folge können Bewilligungsbescheide durch die Bewilligungsbehörde zeitnah erteilt werden.

Zu Absatz 7

Mit dem SGFFG hat der Bund im Jahr 2013 die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um Ersatzinvestitionen in die NE-Infrastruktur mit Bundesmitteln fördern zu können. Damit sollte einem sich abzeichnenden Substanzverlust systemrelevanter NE-Infrastruktur entgegengewirkt werden. Die geförderte NE-Infrastruktur sollte so redundant zur BE-Infrastruktur erhalten bleiben, um im Falle von Störungen an der BE-Infrastruktur Leistungs- oder Kapazitätseinbrüche ganz oder teilweise kompensieren zu können. Insofern sollten vorrangig die Auswirkungen von Störfällen insbesondere auf den Schienengüterfernverkehr minimiert werden.

Die vorstehende Zielsetzung steht trotz der Ausweitung der Förderung auf den Aus- und Neubau weiterhin im Vordergrund. Notwendige Aus- und Neubauvorhaben der BE-Infrastruktur werden durch den Bund im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung identifiziert, in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen und auf dieser Grundlage umgesetzt. Der Ausweitung der Förderung begründet sich dadurch, dass nicht auszuschließen ist, dass im Einzelfall der Zielsetzung der Stärkung des Schienengüterfernverkehrs auch durch die Förderung von Aus- und Neubauvorhaben der NE-Infrastruktur mit Bundesmitteln entsprochen werden kann.

Aufgrund nur begrenzt zur Verfügung stehender Fördermittel des Bundes nach dem SGFFG und der häufig mit Aus- und Neubau einhergehenden hohen Kosten soll der Substanzerhalt weiterhin im Fokus der Förderung des SGFFG stehen. Durch die Quotierung der Bundesmittel wird gewährleistet, dass, sofern ein entsprechendes Volumen für die Förderungen von Ersatzinvestitionen beantragt wird, der überwiegende Anteil der Fördermittel des Bundes zum Substanzerhalt an vorhandener NE-Infrastruktur eingesetzt wird. Sollte das Antragsvolumen für Ersatzinvestitionen die Mindestquote von 60 Prozent unterschreiten, können entsprechend mehr Fördermittel für den Aus- und Neubau eingesetzt werden.

Zu Absatz 8

Durch die Einführung einer Bagatellgrenze soll der mit der Ausweitung auf den Aus- und Neubau von NE-Infrastruktur einhergehende steigende Verwaltungsaufwand bei der Bewilligungsbehörde begrenzt werden. Investitionen mit einem Gesamtvolumen von unter 30 000 Euro sollen eigenwirtschaftlich finanziert werden. Entsprechende Anträge sind durch die Bewilligungsbehörde abzulehnen. Ab einem Gesamtvolumen von 30 000 Euro erfolgt eine Förderung mit einem Anteil von 50 Prozent, sofern alle anderen Fördervoraussetzungen erfüllt sind und – sofern notwendig – die Investition priorisiert worden ist.

Zu Buchstabe c (§ 3 SGFFG)

Zu Absatz 2

Der ursprünglich festgelegte 1. Februar als Stichtag für den spätesten Eingang von Anträgen für eine Förderung nach dem SGFFG ist anzupassen, da sich der Arbeitsaufwand bei der Bewilligungsbehörde durch die Prüfung und ggfs. Bewilligung von Fördermitteln für den Aus- und Neubau wesentlich komplexer gestaltet. Die Bewilligungsbehörde muss künftig im Rahmen von Antragstellungen Kapitalwertrechnungen und den volkswirtschaftlichen Nutzen überprüfen. Zudem hat die Bewilligungsbehörde sicherzustellen, dass die Quotierung gemäß § 2 Absatz 7 SGFFG eingehalten wird. Um die Bewilligungsbescheide direkt zum jeweiligen Jahresbeginn versenden zu können, wird der Stichtag für den spätesten Eingang von Anträgen für eine Förderung nach dem SGFFG auf den 31. Oktober des der Bewilligung vorhergehenden Jahres angepasst.

Die ursprüngliche Regelung eines einmaligen Sonderstichtages für den spätesten Eingang von Anträgen für eine Förderung nach dem SGFFG im Jahr der Einführung des SGFFG ist obsolet und wird gestrichen.

Zu Absatz 3

Aufgrund der Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Investitionen in Aus- und Neubau dient der neu eingefügte Absatz 3 der Klarstellung, dass sich die bereits bestehenden Kriterien für eine Priorisierung der beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel nur auf Ersatzinvestitionen beziehen.

Zu Absatz 4

Übersteigt das beantragte Fördervolumen für den Aus- und Neubau die zur Verfügung stehenden Fördermittel, muss eine Priorisierung erfolgen. Die Priorisierung durch die Bewilligungsbehörde soll auf Grundlage der von den Antragstellern eingereichten Antragsunterlagen zum Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens erfolgen. Die Förderung soll auf diejenigen Fördervorhaben konzentriert werden, die im Verhältnis zu den Fördermitteln den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen.

Zu den Absätzen 5 und 6

In den neu eingeführten Absätzen 5 und 6 werden zwei zentrale Ablehnungsgründe für eine Förderung gewidmeter NE-Infrastruktur nach der AGVO aufgenommen.

Erfüllungsaufwand:

Die Änderungen zu Artikel 1, Nummer 7a (§ 13 AEG) führt nicht zu einer Mehrung oder Minderung des Erfüllungsaufwands für Wirtschaft oder Verwaltung. Es entsteht jedoch ein Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 56 200 Euro.

Im Einzelnen:

1. Für die Verwaltung entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich die Anzahl der durch das Eisenbahn-Bundesamt oder durch die zuständigen Landesbehörden durchzuführenden Verfahren erhöhen.
2. Für die Wirtschaft entsteht einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 56 200 Euro.

Die Berechnung geht insgesamt von einer Anzahl von 2000 betroffenen Infrastrukturanschlussverträgen aus, die anzupassen sind. Für diese Anpassungen wird ein Zeiteinsatz von einer Stunde pro Fall angenommen. Da die Kostenaufteilung gesetzlich vorgegeben ist, dürfte die Vertragsanpassung mittels einer Standardklausel erfolgen können, die für alle Fälle vorformuliert werden kann. Gemäß der Lohnkostentabelle für die Wirtschaft wird ein durchschnittlicher von 28,10 Euro zugrunde gelegt.

Die Änderungen zu Artikel 1 Nummer 14 haben Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und die Verwaltung.

Im Einzelnen:

1. Die für die Verwaltung im Regierungsentwurf geschätzten Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entfallen aufgrund der Streichung des § 24 a Absatz 6 AEG komplett.
2. Für die Wirtschaft reduziert sich der Erfüllungsaufwand um die Hälfte. Es wird insoweit davon ausgegangen, dass die Betreiber der Schienenwege ihre - nunmehr freiwilligen - Sichtungs- und Dokumentationsrechte nach § 24 a AEG in der Hälfte der Fälle wahrnehmen. Ausgehend von den im Gesetzentwurf dargelegten Daten zu Gleisstrecke und anfallender Arbeitszeit bzw. Personeneinsatz ergeben sich daher Mehrkosten für die Sichtungen in Höhe von 1 138 500 Euro, für die Begutachtung in Höhe von 1 581 247 Euro und für Anzeigen gegenüber den Verkehrssicherungspflichtigen in Höhe von 47 437,50 Euro. Insgesamt beläuft sich der Erfüllungsaufwand bezogen auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf 2 767 184,50 Euro pro Jahr.

In gleicher Weise reduziert sich auch der Erfüllungsaufwand der nichtbundeseigenen Eisenbahnen um die Hälfte und damit gegenüber den ursprünglich errechneten 1 105 725 Euro auf insgesamt 552 862,50 Euro pro Jahr.

3. Der im Regierungsentwurf geschätzte Erfüllungsaufwand der Verwaltung des Bundes sowie der Länder und Kommunen entfällt durch die Streichung des § 24 a Absatz 6 AEG komplett.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Änderungen zu Artikel 4; Nummer 3 führt ebenfalls nicht zu einer Mehrung oder Minderung des Erfüllungsaufwands für Wirtschaft oder Verwaltung. Die Änderung des Artikel 3 Nummer 3 (§ 2 BWaldG) dient im Wesentlichen der Klarstellung der ursprünglichen Änderung des BWaldG durch den Regierungsentwurf. Sie hat deshalb keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand.

Berlin, den 21. April 2021

Matthias Gastel
Berichterstatte

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.