

19.02.21**Empfehlungen**
der Ausschüsse

Vk - Fz - U

zu **Punkt ...** der 1001. Sitzung des Bundesrates am 5. März 2021**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich**

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des
Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

- Vk 1. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 5 Absatz 4,
Absatz 4a Satz 1 AEG),
Nummer 7 (§ 12 Absatz 2 Satz 1a – neu –,
Satz 4 – neu –,
Absatz 3 bis 5,
Absatz 6 Satz 1 und 5 AEG),
Nummer 16 (§ 28 Absatz 1 Nummer 3 und 4 AEG),
Artikel 4a – neu – (§ 305a Nummer 1 BGB)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:
aa) Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:
2. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
„(3) Die Landesregierung ... [weiter wie Regierungsvorlage]“
 - b) Absatz 4 wird aufgehoben.
 - c) In Absatz 4a Satz 1 wird nach der Angabe „§§ 10“ die Angabe „ , 12“ eingefügt.
- bb) Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:
7. § 12 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
„Vorbehaltlich internationaler Übereinkommen müssen die Beförderungsbedingungen mit dem geltenden Recht, insbesondere mit den Grundsätzen des Handelsrechts und den Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, im Einklang stehen.“
 - bb) Folgender Satz wird angefügt:
„Die zuständige Behörde kann die Änderung von Tarifen verlangen, wenn der Tarif einen nach Artikel 3 Absatz 2 oder 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzten Höchsttarif übersteigt.“
 - b) Die Absätze 3, 3a, 4 und 5 werden aufgehoben.
 - c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „sowie Beförderungsbedingungen im Sinne des Absatzes 3 Satz 1“ gestrichen.
 - bb) Satz 5 wird gestrichen.
- cc) Nummer 16 ist wie folgt zu ändern:
- aaa) Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:
„a) Nummer 3 wird gestrichen.“

...

bbb) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe eingefügt:

„a₁) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 12 Absatz 2 Satz 1 Tarife nicht oder nicht in der dort vorgeschriebenen Weise aufstellt, entgegen § 12 Absatz 2 Satz 2 Tarife nicht den dort beschriebenen Anforderungen genügt oder entgegen § 12 Absatz 2 Satz 3 Tarife gegenüber jedermann nicht in gleicher Weise anwendet,“ ‘

b) Nach Artikel 4 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 4a

Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs

In § 305a Nummer 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBL. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Wörter „mit Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde oder“ gestrichen und nach dem Wort „Übereinkommen“ die Wörter „oder nach Maßgabe des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wirksamen bekanntgemachten“ eingefügt.‘

Begründung:

Die ex-ante-Genehmigung von Eisenbahntarifen als „präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt“ erscheint als ein verzichtbares Relikt der Vergangenheit.

Im Eisenbahnbereich sind bereits heute die Entgelte der EVU (und damit die Entgelthöhen) nicht genehmigungspflichtig, die Entgelte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) dagegen schon – weil Netze ein „natürliches Monopol“ darstellen.

Tarif- und insbesondere Entgeltgenehmigungen erscheinen nur im Infrastrukturbereich bei sogenannten „natürlichen Monopolen“ (Netzen) sinnvoll und geboten, um etwaigen Mißbräuchen vorzubeugen.

Folglich handelt es sich beim bestehenden Tarifgenehmigungsverfahren nach § 12 AEG um eine fragwürdige, einseitige (Über-)regulierung zu Lasten der EVU mit sehr begrenztem Nutzen für den Fahrgast, aber doch deutlichen Aufwand der Beteiligten.

Mit dem Vorschlag soll jedoch die Tarif(aufstellungs-)pflicht nicht beseitigt werden, denn diese hat sich wegen ihrer Publikationswirkung bewährt. Diese Pflicht besagt, dass die EVU Tarife, das heißt Beförderungsbestimmungen und Entgeltbestimmungen, aufstellen müssen.

...

Die Tarifpflicht und insbesondere die Tarifgenehmigungspflicht stammen aus der Zeit vor der Massenmotorisierung, also vor weit mehr als hundert Jahren. Es war die Zeit, als es im Bürgerlichen Recht (BGB) noch kein ausgefeiltes AGB-Recht gab, sondern rechtsgeschäftlicher Missbrauch (auch in Folge von Monopolen) nur den Schranken des § 138 BGB (Sittenwidrigkeit; Wucher) unterlag. Eisenbahntarife waren letztlich die „ersten“ großflächig eingesetzten „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ in Deutschland. Sofern man kein eigenes Pferd oder ein kein eigenes Kraftfahrzeug hatte, was sich nur ganz wenige Menschen leisten konnten – daher die Einführung der Kfz-Steuer als „Luxusaufwandsteuer“ in dieser Zeit – war das Reisen faktisch nur mit der Eisenbahn möglich, und dies auf einem extrem engmaschigen Netz. Damals gab es nur integrierte (EVU und EIU) staatliche Länderbahnen in Deutschland, die – trotz der „Infrastrukturlast“ – als „Quasi-Monopolbetriebe“ satte Gewinne machten, daneben kleine private Eisenbahnen mit staatlicher Konzession, das heißt ausgestattet mit einem Art „Gewinnausbeutungsrecht“, wenn auch mit auferlegten Restriktionen; diese machten meist auch Gewinne. Zu dieser Zeit gab es für einkommensschwache Fahrgäste auch keinerlei Sozialhilfe. In Anbetracht dieser „Zwangssituation“ des Reisenden wurde als Ausgleich die Tarifpflicht und deren staatliche Genehmigung eingeführt.

Diese Situation besteht heute für den Reisenden so nicht mehr: Er hat meist ein eigenes Kfz und/oder Fahrrad, kann solche Fahrzeuge mieten (zum Beispiel CarSharing, BikeSharing), er kann Busse benutzen sowie das Flugzeug.

Die EVU stehen grundsätzlich im harten intermodalen Wettbewerb, auch wenn es hierbei noch intramodale Defizite in Deutschland gibt. Der Fahrgast ist heute gewohnt, je nach Situation Verkehrsmittel auszuwählen und zu kombinieren. Zugleich wurden in den letzten Jahren und Jahrzehnten die Fahrgastrechte ausgebaut, es gibt nunmehr EU-Verordnungen für den Eisenbahn-, den Bus- und Schiffsverkehr. In der Fahrgastrechte-VO sind Bestimmungen der CIV, des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnpersonenverkehr, inkorporiert. Die Fahrgastrechte-VO wird aktuell novelliert werden, die EU strebt an, die Fahrgastrechte soweit möglich zu vereinheitlichen. Diese Tendenz des Verbraucherschutzes durch Ausbau der Fahrgastrechte dürfte sich noch verstärken und ist grundsätzlich sehr positiv zu sehen. Obwohl die Fahrgastrechte-VO eher die „Nachsorge“ (= Gewährleistungsrechte) als die Vertragsgrundlagen anspricht, erscheint die ungeschmälerte Fortexistenz von § 12 AEG auch unter diesem Gesichtspunkt mehr als zweifelhaft.

Die Verwaltungspraxis zeigt jedoch, dass in den allermeisten Fällen der zur Tarifgenehmigung gestellten Beförderungsbedingungen der EVU beziehungsweise Verkehrs- und Tarifverbünde keine Defizite hinsichtlich deren Rechtskonformität bestehen, vielmehr das Tarifgenehmigungsverfahren zu einem behördlichen Akt ohne rechten Sinn, dafür mit bürokratischem Aufwand mutiert ist.

Daher erscheint ein Verzicht auf die eisenbahnrechtlichen Tarifgenehmigungsverfahren gut vertretbar, auch im Hinblick darauf, dass unmittelbare Wettbewerber der Eisenbahn (wie Fernbus, Flugzeug) grundsätzlich keinen tariflichen Genehmigungserfordernissen unterliegen.

...

Sollten sich hingegen in naher Zukunft gewichtige Defizite zu Lasten der Verbraucher zeigen, die es angezeigt erscheinen lassen würden, eine Tarifgenehmigungspflicht wieder einzuführen, so wäre dies zu einem späteren Zeitpunkt sicher unproblematisch möglich. Ein konkreter Bedarf besteht aktuell dafür nicht.

Neben der Streichung der betreffenden Absätze 3, 3a, 4 und 5 sind weitere Folgeänderungen im AEG vorzunehmen, die mit diesem Vorschlag abgedeckt sind. Außerdem muss das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) in einem Punkt angepasst werden.

- Vk 2. Zu Artikel 1 Nummer 7a – neu – (§ 13 AEG),
Nummer 20 Buchstabe c – neu – (§ 38 Absatz 9 – neu – AEG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 7 ist folgende Nummer einzufügen:

„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 nach Absatz 1 Satz 2 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 vollumfänglich.“

- c) Nach dem neuen Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:
„(3) Abweichende vertragliche Regelungen zur Vorschrift des Absatzes 1 Satz 2 sind unwirksam. In Bezug auf die Vorschriften des Absatzes 2 sind abweichende vertragliche Regelungen zum Nachteil der anschlussbegehrenden Eisenbahn 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:
„(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für Unternehmen, die keine Eisenbahn sind, jedoch Eisenbahninfrastruktur errichten und für diese Anschluss begehren.“ ‘

- b) Der Nummer 20 ist folgender Buchstabe anzufügen:

- ,c) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Bestehende Verträge über den Anschluss an eine Eisenbahninfrastruktur und über die Kosten mit einer Laufzeit bis zum Ablauf von vierundzwanzig Monaten nach dem (einfügen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) bleiben unberührt. Verträge mit einer längeren Laufzeit sind spätestens bis zum Ablauf von vierundzwanzig Monaten nach dem (einfügen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes) an die Vorgaben des § 13 anzupassen.“ ‘

Begründung:

Zu Buchstabe a

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 eisenbahnregulierungsrechtliche 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.

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 BSWAG im Hinblick auf die Finanzierung beziehungsweise entspricht aus planungsrechtlicher Sicht einer Erneuerung gemäß § 2 Absatz 7d 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 7c 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 ETCS und die Einbindung in EStw/ 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 anschlussgewährenden 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 hier vorgeschlagenen 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 Leser 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 (vergleiche 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 vertragsetzend 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

Um den Unternehmen genügend Zeit für eine Anpassung ihrer Altverträge zu gewähren, sieht § 38 Absatz 9 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.

- U 3. Zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 24 AEG),
(bei Annahme entfällt Ziffer 4) Nummer 14 (§24a Absatz 1 Satz 1,
Absatz 3 Satz 1, Satz 2, Satz 3,
Absatz 4 Satz 4,
Absatz 5 Satz 1,
Absatz 6 Satz 1 AEG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nummer 13 ist zu streichen.

...

b) In Nummer 14 ist § 24a wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 1 Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Zur Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Absatz 3 sind Schienenwege betreibende Unternehmen, unbeschadet der nach den Haftungsvorschriften des Zivilrechts für die Verkehrssicherung Verantwortlichen, verpflichtet, die Baumbestände innerhalb eines 50 Meter breiten Streifens beidseits entlang der Gleise, gemessen von der Gleismitte des außenliegenden Gleises, 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.“

bb) Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

aaa) In Satz 1 sind die Wörter „dem nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen“ durch die Wörter „dem nach den Haftungsvorschriften des Zivilrechts für die Verkehrssicherung Verantwortlichen“ zu ersetzen.

bbb) In Satz 2 sind die Wörter „Der nach § 24 Verkehrssicherungspflichtige“ durch die Wörter „Der nach den Haftungsvorschriften des Zivilrechts für die Verkehrssicherung Verantwortliche“ zu ersetzen.

ccc) In Satz 3 sind die Wörter „dem nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen“ durch die Wörter „dem nach den Haftungsvorschriften des Zivilrechts für die Verkehrssicherung Verantwortlichen“ zu ersetzen.

cc) In Absatz 4 Satz 4 sind die Wörter „die nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen“ durch die Wörter „die Eigentümer oder Besitzer des Grundstücks“ zu ersetzen.

dd) In Absatz 5 Satz 1 sind die Wörter „in dem in § 24 Satz 1 genannten Bereich“ durch die Wörter „in dem in Absatz 1 Satz 1 genannten Bereich“ zu ersetzen.

...

- ee) In Absatz 6 Satz 1 ist die Angabe „§ 24“ durch die Wörter „Absatzes 1 Satz 1“ zu ersetzen.

Begründung:

§ 24 AEG wird gestrichen und durch den bisherigen § 24a AEG mit den erforderlichen redaktionellen Anpassungen ersetzt.

Den Eigentümern und Besitzern von Grundstücken, die an Schienenwege angrenzen, sollen keine weitergehenden öffentlich-rechtlichen Pflichten auferlegt werden als sie Eigentümern und Besitzern von Grundstücken entlang von Autobahnen oder Bundeswasserstraßen obliegen.

Daher entfällt die in § 24 AEG ursprünglich vorgesehene Ausgestaltung der nach den Haftungsvorschriften des Zivilrechts bestehenden Verantwortlichkeit zur Verkehrssicherung als öffentlich-rechtliche Handlungspflicht der Eigentümer und Besitzer von Grundstücken im Allgemeinen Eisenbahngesetz.

Es bleibt bei den im bisherigen § 24a AEG in Anlehnung an § 3a FStrG und § 11 WaStrG gestalteten Duldungspflichten der Grundeigentümer im Interesse der Unterhaltung der Schienenwege sowie den Handlungsmöglichkeiten und Pflichten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die an die Besonderheiten des Schienenverkehrs angepasst sind.

U
(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 3)

4. Hilfsempfehlung zu Ziffer 3

Zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 24 Satz 4 – neu – AEG)

In Artikel 1 Nummer 13 ist dem § 24 folgender Satz anzufügen:

„Der Gleisbetreiber hat zusätzliche Kosten im Rahmen der Verkehrssicherungsmaßnahmen zu tragen, die in seiner Sphäre entstehen, zum Beispiel für die Außerbetriebnahme von Gleisanlagen während der Sicherungsmaßnahmen.“

Begründung:

In der Praxis bereitet es Schwierigkeiten, dass es sich bei dem Betrieb von Gleisen um elektrische Anlagen handelt, von denen eine erhebliche Gefahr ausgeht. Deshalb sind die Anlagen für den Zeitraum der Beräumung des Bewuchses in Gleisnähe außer Betrieb zu nehmen. Für die Verkehrssicherung fallen bei den Landesforstbetrieben erhebliche Kosten an. In verschiedenen Fällen werden den Landesforstbetrieben auch noch die Kosten für die Außerbetriebnahme der Gleisanlagen in Rechnung gestellt.

Da die gefährlichen Gleisanlagen jedoch in der Sphäre des Gleisbetreibers liegen, ist diese Umlage nicht sachgerecht.

...

Vk 5. Zu Artikel 1 Nummer 14 (§ 24a Absatz 7 und 8 – neu – AEG)

In Artikel 1 Nummer 14 ist § 24a wie folgt zu ändern:

a) Nach Absatz 6 ist folgender Absatz einzufügen:

„(7) Die für die Eisenbahnaufsicht nach § 5 zuständige Behörde kann auf Antrag in begründeten Fällen befristete Ausnahmen von der Verpflichtung nach Absatz 1 für die Sichtung von Schienenstrecken erteilen, bei denen aufgrund der örtlichen Verhältnisse, der Verkehrsbedeutung oder des Ausbaurzustandes mit Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs nicht zu rechnen ist oder die Gewährleistung der Betriebssicherheit dies nicht erfordert. Bei der Entscheidung ist die Bedeutung der Strecke für den Personenverkehr zu berücksichtigen.“

b) Der bisherige Absatz 7 ist als Absatz 8 zu bezeichnen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Pflicht, in jedem Fall auch Bewuchs auf Nachbargrundstücken darauf überprüfen zu müssen, ob davon eine Gefahr für den Eisenbahnbetrieb ausgeht, kann in Einzelfällen nicht notwendig oder unverhältnismäßig sein. Dies ist insbesondere der Fall, wenn an dem betreffenden Streckenabschnitt kein gefährdender Bewuchs vorhanden ist oder von vorhandenem Bewuchs aufgrund der örtlichen Verhältnisse, wie zum Beispiel auf Bahndämmen, keine Gefahr ausgeht. Darüber hinaus muss eine Abweichung möglich sein, wenn die Art des vorhandenen Verkehrs, insbesondere seine Bedeutung, die Frequenz sowie die zulässige Geschwindigkeit, potenzielle Betriebsgefährdungen als unwahrscheinlich oder gering erscheinen lassen. So wird man beispielsweise unter anderem zwischen Personen- und Güterverkehr sowie hinsichtlich des überregionalen und des örtlichen Verkehrs unterscheiden müssen. Auch kann es im Einzelfall insbesondere bei Nebenbahnen möglich sein, vorhandene Betriebsgefahren durch Maßnahmen zu verringern, die im Verhältnis zur Verkehrsbedeutung der betreffenden Strecke wesentlich weniger belastend wirken, als die unbedingte Pflicht zur Kontrolle des Bewuchses auf den Nachbargrundstücken.

Zu Buchstabe b:

Folgeänderung zu Buchstabe a.

...

Vk
U

(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 7)

6. Zu Artikel 4 Nummer 3 (§ 2 Absatz 2 Nummer 5 BWaldG)

Artikel 4 Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

,3. Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. mit Forstpflanzen bestockte Grundflächen in einer Breite von sechs Metern beidseitig entlang von Gleisen einer planungsrechtlich bestehenden Bahnanlage. Liegen die Gleise einer planungsrechtlich bestehenden Bahnanlage im Bereich von Böschungen oder Einschnitten, bei denen die Böschungsschulter oder der Böschungsfuß weiter als sechs Meter von der Gleismitte aus liegt, sind die mit Forstpflanzen bestockten Grundflächen in einer Breite von der Gleismitte bis zum Böschungsfuß oder zur Böschungsschulter kein Wald im Sinne dieses Gesetzes.“ ‘

Begründung:

Die bisher vorgesehene Änderung des § 2 Absatz 2 BWaldG will „mit Forstpflanzen bestockte Grundflächen auf Gleisanlagen“ vom Begriff des Waldes ausnehmen. Der Begriff der Gleisanlagen wird jedoch weder im Allgemeinen Eisenbahngesetz noch in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung definiert. Bereits um eine erforderliche Normenklarheit zu erlangen und um klarzustellen, dass nicht großflächige an Gleise anschließende vegetationsbestandene Bereiche vom Begriff des Waldes ausgenommen werden, ist eine genauere Definition erforderlich. So wird zum Beispiel auch unterbunden, dass häufig an Bahngleisen befindliche Ersatz- und Ausgleichsflächen auch forstwirtschaftlichen Charakters ihre Funktion verlieren.

Die Breite von sechs Metern beidseitig entlang der Gleise ist von der Gleismitte zu messen. Die Breite von sechs Metern ist auf die technischen Regelwerke der Bahn zurückzuführen, nach denen ein entsprechender Streifen zur Gewährleistung des sicheren Eisenbahnbetriebs vegetationsfrei gehalten werden muss.

Die grundsätzlich vorgesehene Breite von sechs Metern kann aber, wenn die Gleise auf Dämmen oder in Einschnitten verlaufen, für den sicheren Eisenbahnbetrieb nicht ausreichen. Eine starre Sechs-Meter-Grenze mitten in einem für den Bahnbetrieb notwendigen Erdbauwerk zu ziehen drängt sich im Bereich von Böschungen und Einschnitten abweichend von der ebenen Strecke aus Wartungs- und Instandhaltungsgründen nicht auf und ist daher örtlich angepasst festzulegen, wobei das oberste Maß nicht jenseits von Böschungsschulter oder -fuß liegen kann.

Der Bereich jenseits des Sechs-Meter-Streifens 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 44 Metern den Anforderungen an die Verkehrssicherheit, die nach § 24

...

und § 24 a AEG neu aufgenommen werden, unterliegt. Für die Verkehrssicherheit erforderliche Vegetationsentnahmen können hier durchgeführt werden.

Die genannten mit Forstpflanzen bestockten Grundflächen (Sechs-Meter-Streifen beziehungsweise Böschungen) sind nur dann kein Wald, wenn sie Bestandteil einer planungsrechtlich bestehenden Bahnanlage sind. Dies ermöglicht die Wiederinbetriebnahme brachgefallener aber noch dem Bahnbetrieb gewidmeten Gleise, ohne dass eine Waldumwandlung erfolgen muss. Wird jedoch die Bahnanlage von Bahnbetriebszwecken freigestellt und einer anderen Nutzung zugeführt, unterfallen die auf und entlang der Gleise mit Forstpflanzen bestockten Flächen wieder dem Begriff des Waldes im Sinne des Bundeswaldgesetzes.

U
(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 6)

7. Hilfsempfehlung zu Ziffer 6

Zu Artikel 4 Nummer 3 (§ 2 Absatz 2 Nummer 5 BWaldG)

Artikel 4 Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

„3. Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. mit Forstpflanzen bestockte Grundflächen auf Gleisanlagen und in einer Breite von 6 Metern beidseitig entlang von Gleisen einer planungsrechtlich bestehenden Bahnanlage, die nicht länger als 10 Jahre bestehen.“ ‘

Begründung:

Wälder gewährleisten eine nachhaltige Sicherung der verschiedensten Waldfunktionen. Auch unbestockte, vorübergehend unbestockte oder verlichtete Grundflächen können zum Waldbegriff zählen, wenn sie im Wald liegen oder überwiegend mit ihm verbunden sind, sowie ein funktionaler Einfluss besteht.

Bahnanlagen können insbesondere aus naturschutzfachlicher Sicht über Waldfunktionen verfügen, da sie häufig den Charakter von Offenland aufweisen. Auch im unbestockten Zustand nehmen diese Strukturen Funktionen für die Sicherstellung von Waldfunktionen wahr. Werden Flächen, die im Wald liegen, über mehrere Jahre nicht genutzt, kann sich eine zusammenhängende Waldfläche entwickelt haben, die eines Umwandlungsantrages bedarf.

U 8. Zu Artikel 4 (§ 2 Absatz 2 BWaldG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um Prüfung, welche Auswirkungen die geplante Änderung der Walddefinition in Artikel 4 des Gesetzentwurfs auf

...

die landesrechtlichen Regelungen hat. Denn die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Materie des Forstrechts setzt sich aus verschiedenen Titeln der konkurrierenden Gesetzgebung zusammen. Die Rahmenkompetenzen des Artikels 75 GG alte Fassung sind zwar inzwischen aufgehoben worden; die Rahmenvorschriften gelten jedoch auch heute noch als solche fort. Die nun vorgeschlagene Änderung kann jedoch mangels Rahmengesetzgebung keine Rahmenvorschrift sein, sondern wäre unmittelbar geltendes Bundesrecht. § 2 Absatz 3 Bundeswaldgesetz enthält eine Öffnungsklausel für landesspezifische Regelungen. Zum Teil wiederholen die Landesgesetze den § 2 Absatz 2, verzichten auf entsprechende Regelungen oder verweisen einfach, teilweise wurden Modifikationen vorgenommen. Wird nun § 2 Absatz 2 geändert, wäre zu prüfen, welche Auswirkungen das auf die landesrechtlichen Definitionen hat, die in allen laufenden Verfahren (Verwaltungsverfahren, Rechtsstreitigkeiten, TöB-Verfahren) zugrunde gelegt werden.

B

9. Der **Finanzausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.