

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich

A. Problem und Ziel

Mit diesem Gesetz werden Vorschriften im Eisenbahnbereich geändert, indem Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen werden. Zudem wird eine Grundlage für die Vegetationskontrolle an Betriebsanlagen der Eisenbahnen geschaffen. Das Gesetz dient damit überwiegend der Rechtsbereinigung in eisenbahnrechtlichen Gesetzen. Die genannten Änderungen betreffen das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das Bundesnichtraucherschutzgesetz, das Schienenlärmschutzgesetz sowie das Bundeswaldgesetz.

Durch die Änderung des § 23 AEG wird den Trägern der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße ein Antragsrecht auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken eingeräumt. Der Vorrang der eisenbahnrechtlichen Fachplanung soll dort zurücktreten, wo er entbehrlich ist. Darüber hinaus werden auch hier Klarstellungen sowie Vereinfachungen in Bezug auf die bestehenden Regelungen vorgenommen.

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.

B. Lösung

Durch dieses Gesetz werden die zur Rechtsbereinigung erforderlichen Änderungen in den Fachgesetzen vorgenommen, die den Eisenbahnbereich betreffen. Zudem wird das Antragsrecht auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG auf den Träger der Straßenbaulast ausgeweitet und es werden Informationspflichten zur Stärkung der Transparenz des Freistellungsverfahrens eingeführt.

Mit diesem Gesetz zur Neuregelung des § 24 und § 24a AEG werden rechtliche Handlungsmöglichkeiten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ähnlich der bereits bestehenden Möglichkeiten der Straßenbaulastträger geschaffen. Darüber hinaus erfolgt eine Klarstellung der Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, vegetationsbedingte Gefahrensituationen für den Eisenbahnbetrieb abzuwehren, soweit Eigentümer und Besitzer von Grundstücken ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht nachkommen.

C. Alternativen

Für die in §§ 24 und 24a geregelte Vegetationskontrolle wurden Alternativen geprüft. Anstelle der in § 24a AEG vorgesehenen Handlungsmöglichkeiten könnte die Erhöhung der Schienenfahrwegverfügbarkeit bei deutlich zunehmenden Extremwetterlagen auch durch weiterreichende Eingriffsrechte für die Betreiber der Schienenwege erreicht werden. Denkbare wären umfassende Freischnittmöglichkeiten in dem für den Schienenverkehr sicherheitsrelevanten Bereich, wie sie das Vegetationsmanagement mit U- und V-Schnitt auf Grundstücken der Eisenbahnen des Bundes vorsieht. Einem entsprechenden Vegetationsmanagement auf Drittgrundstücken stehen jedoch eigentumsrechtliche Einwände und forstrechtliche sowie naturschutzrechtliche Bedenken entgegen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Bund

Aus den im Erfüllungsaufwand dargestellten Sachverhalten ergeben sich Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Dem Bund entstehen durch dieses Gesetz im Einzelplan 12 dauerhafte Mehrkosten in Höhe von insgesamt 1 544 661 Euro pro Jahr, die durch Gebühreneinnahmen (siehe Begründung Allgemeiner Teil, Punkt 3.1) teilweise ausgeglichen werden sowie einmalige Umstellungskosten in Höhe von 11 056 Euro. Außerdem ergibt sich ein Stellenmehrbedarf wie folgt:

A/E 11g	1,25 P.
A 11	0,3 P.
A/E 12	6 P.
A 12	1 P.
A 13	1 P.
A 14	1,32 P.

Es kommt voraussichtlich zu Gebührenmehreinnahmen von zusätzlichen 230 000 Euro für Verfahren nach § 23 AEG und zu Gebühreneinnahmen von 748 800 Euro für Verfahren nach § 24a AEG (siehe Begründung, Allgemeiner Teil, Punkt 3.1).

Die zusätzlichen Mehrausgaben und Stellenbedarfe sollen innerhalb des Einzelplans 12 ausgeglichen werden.

2. Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen im Umfang von 0,9 P.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht durch dieses Gesetz voraussichtlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 5 534 369 Euro jährlich für die Umsetzung der Regelungen der Rechte und Pflichten der Schienenwege betreibenden Unternehmen zur Vegetationskontrolle nach § 24a AEG für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes. Den Betreibern der nichtbundeseigenen Eisenbahnen entsteht hieraus ebenfalls ein Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1 105 725 Euro pro Jahr.

Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand von rund 6 640 094 Euro ist relevant im Sinne der „One in, one out“- Regel. Eine Kompensation soll innerhalb von 12 Monaten erfolgen.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

1. Bund

Auf Bundesebene entsteht durch die Änderung des § 23 AEG ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt 92 344 Euro pro Jahr und ein einmaliger Umstellungsaufwand von 2 328 Euro.

Durch die Regelung der §§ 24 und 24a AEG ergibt sich ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand auf Bundesebene in Höhe von 577 344 Euro pro Jahr.

2. Länder und Kommunen

Auf Länderebene entsteht ein Erfüllungsaufwand von insgesamt 92 150 Euro pro Jahr.

F. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 17. März 2021

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich
mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 1001. Sitzung am 5. März 2021 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4b Absatz 1 Satz 4 werden die Wörter „Nummer 1 Buchstabe f“ durch die Angabe „Nummer 1f“ ersetzt.
2. § 5 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Landesregierung bestimmt die Behörde, die zuständig ist für Eisenbahnen des Bundes sowie für nichtbundeseigene Eisenbahnen betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, soweit es sich um die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung handelt.“

3. Die Überschrift zu § 5b wird wie folgt gefasst:

„§ 5b

Eisenbahn-Unfalluntersuchung“.

4. In § 5e Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „der Bundesstelle“ durch die Wörter „einer Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung“ ersetzt.
5. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Keiner Unternehmensgenehmigung bedürfen

1. der Betreiber einer Serviceeinrichtung,
2. der Betreiber einer Werksbahn und
3. Tätigkeiten im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2, sofern die Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn benutzt wird.“

- b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Für jede Eisenbahninfrastruktur darf es nur eine Unternehmensgenehmigung geben. Wird eine Eisenbahninfrastruktur nach § 11 abgegeben oder stillgelegt, so ist die Unternehmensgenehmigung des abgebenden oder stilllegenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens für diese Eisenbahninfrastruktur

aufzuheben. Im Falle der Abgabe darf die Unternehmensgenehmigung für das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen erst zu dem Zeitpunkt wirksam werden, zu dem die Aufhebung wirksam geworden ist.“

6. § 7f Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 2 werden nach dem Wort „Rechtsverordnungen“ die Wörter „sowie nach etwaigen eisenbahnrechtlichen Vorschriften des jeweiligen Landesrechts“ eingefügt.
- b) Folgender Satz wird angefügt:
„§ 38 Absatz 2 bleibt unberührt.“

7. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 werden die Wörter „und Auflagen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates“ durch die Wörter „oder Auferlegungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.
 - bb) In Satz 3 werden die Wörter „einer Vereinbarung oder Auferlegung nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates“ durch die Wörter „von Vereinbarungen oder Auferlegungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.
- b) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
„Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung versagen oder 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.“

8. § 14a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe a werden jeweils wie folgt gefasst:
„a) die von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes vom 1. April 2015 (BGBl. I S. 434), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19. März 2020 (BGBl. I S. 529) geändert worden ist, von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,“.
- b) Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
„1. die von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes vom 1. April 2015 (BGBl. I S. 434), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19. März 2020 (BGBl. I S. 529) geändert worden ist, von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten oder“.
- c) In Absatz 3 wird nach der Angabe „Absatz 1“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.

9. § 14c wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „§ 5 zuständigen Genehmigungsbehörde“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 1a, Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 oder Nummer 4a zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde“ ersetzt.
 - bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:
„Satz 1 gilt auch für das Bestehen einer Deckung nach § 14a Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe a.“

- b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Das Bestehen einer Versicherung nach § 14 ist dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen
1. von Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sitz im Inland: vor Aufnahme des Verkehrs und
 2. von Wagenhaltern ohne Sitz im Inland: vor der nicht selbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.“
10. § 15 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird die Absatzbezeichnung „(1)“ gestrichen und der Absatz wie folgt gefasst:
- „Für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. Zuständig im Sinne dieser Verordnung sind, sofern es sich um Schienenpersonennahverkehr handelt, die nach Landesrecht zuständigen Behörden, im Übrigen die zuständigen Behörden des Bundes.“
- b) Absatz 2 wird aufgehoben.
11. In § 18 Absatz 1a Satz 2 wird die Angabe „4“ durch die Angabe „6“ ersetzt.
12. § 23 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter „auf dem“ durch die Wörter „auf denen“ ersetzt, wird nach den Wörtern „des Eigentümers des Grundstücks“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und werden nach den Wörtern „der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet,“ die Wörter „oder des Trägers der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der diese Grundstücke für Zwecke des Straßenbaus zu nutzen beabsichtigt,“ eingefügt.
- bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:
- „Satz 1 gilt auch für Grundstücke, auf denen sich keine Betriebsanlage mehr befindet. Befindet sich auf dem Grundstück eine Betriebsanlage, für deren dauerhafte Betriebseinstellung eine Stilllegung nach § 11 zu erwirken ist, so kann die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken erst nach Eintritt der Bestandskraft der Stilllegungsentscheidung erfolgen. Für die Freistellungsentscheidung ist die vollständige oder teilweise Beseitigung von nicht betriebsnotwendigen Eisenbahnanlagen keine Voraussetzung. Mit der Freistellungsentscheidung endet die eisenbahnrechtliche Fachplanungshoheit.“
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
- „(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 hat die Planfeststellungsbehörde
1. die oberste Landesplanungsbehörde über den Eingang des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu informieren und
 2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffenen Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern sowie den Inhalt der Bekanntmachung zusätzlich im Internet zu veröffentlichen; die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme soll drei Monate nicht überschreiten.“
- c) In Absatz 3 Satz 1 werden nach den Wörtern „Die Entscheidung über die Freistellung ist“ die Wörter „neben dem Antragsteller“ eingefügt.
- d) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Die oberste Landesplanungsbehörde ist über die Entscheidung zu unterrichten.“

13. § 24 wird wie folgt gefasst:

„§ 24

Verkehrssicherungspflicht

Wer die Verfügungsgewalt über ein Grundstück besitzt, ist verpflichtet, auf dem Grundstück innerhalb eines 50 Meter breiten Streifens beidseits entlang der Gleise, gemessen von der Gleismitte des außenliegenden Gleises, die geeigneten, erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs oder andere Rechtsgüter durch

1. umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste, sonstige Vegetation oder
2. Zäune, Stapel, Haufen oder andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen

abzuwehren. Wer die in Satz 1 genannten Pflichten vertraglich übernommen hat, hat diese anstelle des nach Satz 1 Verpflichteten zu erfüllen, wenn dieser ihn ordnungsgemäß ausgewählt, kontrolliert und überwacht hat. § 14 Absatz 2 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleibt unberührt.“

14. Nach § 24 wird der folgende § 24a eingefügt:

„§ 24a

Rechte und Pflichten 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 verpflichtet, 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. Bei der Sichtung 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) Die Schienenwege betreibenden Unternehmen haben die Ergebnisse der Sichtungen nach Absatz 1 in geeigneter Weise zu dokumentieren und dem nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen eine Kopie der ihre Grundstücke betreffenden Dokumentationen zu übermitteln. 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. Bei Sichtungen nach Absatz 1 festgestellte zu fällende Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste sind eindeutig und dauerhaft zu kennzeichnen. Schienenwege betreibende Unternehmen sol-

len ferner auf Bäume hinweisen, bei denen eine Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, 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 haben Schienenwege betreibende Unternehmen 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 gefälltten 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 Schneesowenungen, 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) Die für die Eisenbahnaufsicht nach § 5 zuständige Behörde ist berechtigt, Grundstücke im Sinne des § 24 zu betreten, um die Einhaltung der den Schienenwege betreibenden Unternehmen gemäß den Absätzen 1, 3 und 4 obliegenden Pflichten stichprobenhaft zu überwachen. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend. Satz 1 gilt nicht für Grundstücke mit erkennbarem Wohnzusammenhang.

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

15. § 26 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen

1. zur Übernahme des Rechts der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union, soweit es Gegenstände der Artikel 1 bis 5 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes oder des Bundesschienenwegeausbaugesetzes betrifft, in deutsches Recht sowie
2. zur Durchführung des Rechts der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union, soweit es Gegenstände der Artikel 1 bis 5 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes oder des Bundesschienenwegeausbaugesetzes betrifft.“

16. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3 werden die Wörter „nach § 12 Abs. 3 Satz 1 Eisenbahnverkehrsdienste nach § 3 Nr. 1“ durch die Wörter „nach § 12 Absatz 3 Satz 1 dort genannte Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. einer Rechtsverordnung nach

- a) § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b oder c, Nummer 1b, 10 erster Halbsatz oder zweiter Halbsatz Buchstabe a oder d, Nummer 13 erster Halbsatz oder Nummer 14 erster Halbsatz,
- b) § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d oder e, Nummer 9, 10 zweiter Halbsatz Buchstabe b oder c, Nummer 13 zweiter Halbsatz, Nummer 14 zweiter Halbsatz oder Nummer 15 oder
- c) § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 oder 5 oder Absatz 2 Nummer 1 bis 3 oder 4

oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder“.

17. § 29 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Eisenbahn-Bundesamt

- 1. in den Fällen des § 28 Absatz 1 im Bereich der Unternehmen, die der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt unterliegen, und
- 2. in den Fällen des § 9 der Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung in Bereichen, die der Überwachung des Bundeseisenbahnvermögens unterliegen.

§ 64b Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und § 49 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen bleiben unberührt.“

18. § 30 wird aufgehoben.

19. § 35 wird aufgehoben.

20. § 38 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 wird aufgehoben.

b) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Wer am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens] von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich Deckung erhält, hat dies der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde bis zum ... [einsetzen: Datum ein Jahr nach Inkrafttreten] nachzuweisen.“

Artikel 2

Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes

§ 2 Nummer 3 des Bundesnichtraucherschutzgesetzes vom 20. Juli 2007 (BGBl I S. 1595) wird wie folgt gefasst:

- „3. Personenbahnhöfe der öffentlichen Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 3 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit Anlage 2 (zu den §§ 10 bis 14) Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a des Eisenbahnregulierungsgesetzes.“

Artikel 3

Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes

Das Schienenlärmschutzgesetz vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2804) wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 3 Satz 3 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.
 - b) In Absatz 4 wird die Angabe „Satz 1“ gestrichen.
2. In § 11 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „2 Satz 1 und 4 und Absatz 3“ durch die Wörter „2, 3 Satz 3 oder Absatz 4“ ersetzt.
3. § 13 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 6 werden die Wörter „Satz 1 und 4“ durch die Wörter „oder 3 Satz 3“ ersetzt.
 - b) In Nummer 7 wird die Angabe „§ 8 Absatz 3“ durch die Angabe „§ 8 Absatz 4“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Bundeswaldgesetzes

§ 2 Absatz 2 des Bundeswaldgesetzes vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Januar 2017 (BGBl. I S. 75) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
2. In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und das Wort „und“ angefügt.
3. Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. mit Forstpflanzen bestockte Grundflächen auf Gleisanlagen.“

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ... (einsetzen: erster Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals) in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit diesem Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich werden Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen und eine Grundlage für die Vegetationskontrolle an Betriebsanlagen der Eisenbahnen geschaffen. Das Gesetz dient damit überwiegend der Rechtsbereinigung in eisenbahnrechtlichen Gesetzen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Durch das Gesetz werden Rechtsänderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), im Bundesnichtraucherschutzgesetz, im Schienenlärmschutzgesetz sowie im Bundeswaldgesetz vorgenommen. Diese Rechtsänderungen dienen überwiegend der Rechtsbereinigung. Mit der Änderung des § 23 AEG wird zudem den Trägern der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, ein Antragsrecht auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken eingeräumt. Der Vorrang der eisenbahnrechtlichen Fachplanung soll dort zurücktreten, wo er entbehrlich ist und konkurrierende Straßenplanungen verhindert werden. Darüber hinaus werden auch hier Klarstellungen sowie Vereinfachungen in Bezug auf die bestehenden Regelungen vorgenommen.

Ziel der Regelungen in §§ 24 und 24a AEG ist es, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Grundstücken, die an eine Eisenbahninfrastruktur angrenzen, unabhängig von den Eigentums- und Besitzverhältnissen der Grundstücke eine effektivere Vegetationskontrolle zu ermöglichen, wenn und soweit dies aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist.

Gemäß § 4 Absatz 1 Nr. 2 und Absatz 3 Satz 2 AEG besteht die Pflicht zur Gewährleistung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Eisenbahnbetrieb sowie der Erhaltung des betriebssicheren Zustands der Eisenbahninfrastruktur. Die in den letzten Jahren vermehrt aufgetretenen Extremwetterereignisse zeigen die Vulnerabilität der Eisenbahninfrastruktur für wetterbedingte Störungen auf. Der Deutsche Wetterdienst prognostiziert infolge von Klimaerwärmungen eine Zunahme der Anzahl und des Ausmaßes von Stürmen, extremen Regenfällen und Hitzewellen. Vor diesem Hintergrund soll der Schutz von Eisenbahninfrastrukturanlagen verbessert werden. Durch die vorliegende Regelung sollen im Bereich der Vegetationskontrolle vergleichbare rechtliche Grundlagen für die Verkehrsträger Straße und Schiene geschaffen werden. Die Regelung orientiert sich in den Grundzügen an § 11 Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Eisenbahnverkehrs. Gleichzeitig sollen die Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Forstwirtschaft berücksichtigt werden. Die Vorschriften des Naturschutzrechts und des Zweiten Abschnitts des Bundeswaldgesetzes bleiben durch die Regelung unberührt.

III. Alternativen

Für die in §§ 24 und 24a geregelte Vegetationskontrolle wurden Alternativen geprüft. Anstelle der in § 24a AEG vorgesehenen Handlungsmöglichkeiten könnte die Erhöhung der Schienenfahrwegverfügbarkeit bei deutlich zunehmenden Extremwetterlagen auch durch weiterreichende Eingriffsrechte für die Betreiber der Schienenwege erreicht werden. Denkbar wären umfassende Freischnittmöglichkeiten in dem für den Schienenverkehr sicherheitsrelevanten Bereich, wie sie das Vegetationsmanagement mit U- und V-Schnitt auf Grundstücken der Eisenbahnen des Bundes vorsieht. Einem entsprechenden Vegetationsmanagement auf Drittgrundstücken stehen jedoch eigentumsrechtliche Einwände und forstrechtliche sowie naturschutzrechtliche Bedenken entgegen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes) zu.

Die Zustimmungsbedürftigkeit durch den Bundesrat ergibt sich aus Artikel 87e Absatz 5 Satz 1 und Satz 2 Grundgesetz. Zum einen werden Regelungen zur Eisenbahnverkehrsverwaltung getroffen, zum anderen ist auch der Schienenpersonennahverkehr betroffen.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Vorhaben ist mit EU-Recht vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

Innerhalb der eisenbahnrechtlichen Gesetze werden Verweisungen angepasst, Regelungen konkretisiert und redaktionelle Bereinigungen vorgenommen. Zudem wird eine Grundlage für die Vegetationskontrolle an Betriebsanlagen der Eisenbahnen geschaffen.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch diesen Gesetzesentwurf werden Regelungen zum Teil klarer formuliert und Verweisungen angepasst. Hierdurch wird die Rechtsanwendung insgesamt vereinfacht.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

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

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

3.1 Bund

Das Gesetz hat unmittelbare Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben des Bundeshaushalts. Dem Bund entstehen durch dieses Gesetz Mehrausgaben sowie ein zusätzlicher Stellenbedarf.

Durch die Änderung des § 23 AEG entsteht nach Erfahrungswerten ein zusätzlicher Personalbedarf für 1,25 P A/E 11 g, (162 890 Euro pro Jahr) und 0,12 P A14 (19 816 Euro pro Jahr), insgesamt 182 706 Euro pro Jahr (das Ergebnis wurde gerundet) und ein einmaliger Umstellungsaufwand von 2 256 Euro. Die Berechnung der Kosten erfolgte nach dem Rundschreiben zu den „Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen“ des Bundesministeriums der Finanzen vom 18. Juni 2020. Dem stehen Einnahmen durch Gebühren in Höhe von 230 000 Euro entgegen.

Die geschätzten Gebühreneinnahmen beziehen sich auf die Mehrung von 100 Freistellungsanträgen, die laut neuer Bundeseisenbahngebührenverordnung Punkt 1.16 auf einen Festbetrag von 2 300 Euro je Freistellungsantrag festgelegt sind.

Die Regelungen der §§ 24 und 24a AEG verursachen nach Erfahrungswerten einen zusätzlichen Personalbedarf von insgesamt 9,5 P. Davon sind dauerhaft 6 P A/E 12 für Fachpersonal mit Forstkenntnissen erforderlich, je 1 P A12, A13h für die Führung von Eisenbahnaufsichtsverfahren und Grundsatzfragen und 1 P A14 für die fachliche

Leitung, Darüber hinaus werden 0,3 P A11 für die Bearbeitung von Widerspruchsverfahren und 0,2 P A14 für das Führen von Klageverfahren benötigt. Es entstehen laufende Personalkosten in Höhe von 1 361 955 Euro pro Jahr. Einmalig sind nach Erfahrungswerten IT-Aufwendungen in Höhe von 8 800 Euro erforderlich. Die Berechnung der Kosten erfolgte nach dem Rundschreiben zu den „Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen“ des Bundesministeriums der Finanzen vom 18. Juni 2020. Dem stehen geschätzte Gebühreneinnahmen in Höhe von 748 800 Euro gegenüber.

Die geschätzten Gebühreneinnahmen im Einzelnen:

Für künftige Verwaltungsverfahren, die aus der Feststellung von Mängeln bei der stichprobenartigen Vegetationsüberprüfung entstehen, bedarf es 3 P, die jeweils 200 Tage im Jahr hierfür tätig werden. Dies entspricht einem jährlichen Arbeitsaufkommen von 4 800 Stunden, die mit einem Gebührensatz von 120 EUR vergütet werden. Insgesamt ergeben sich hieraus Gebühreneinnahmen von 576 000 EUR.

Hinzu kommen Ortsbegehungen, die den Mängeln zuzuordnen sind. Es besteht hierfür ein Personalbedarf von ca. 0,6 P Anteil von insgesamt 6,5 P. Dies entspricht einem Bedarf von 120 Tagen, umgerechnet 960 Stunden. Bei einem Gebührensatz von 120 EUR ergeben sich hieraus Gebühreneinnahmen von insgesamt 115 200 EUR.

Im Zusammenhang mit Verfahren nach § 24a AEG werden vsl. zwölf Widerspruchsverfahren im Jahr durchzuführen sein. Diese erfordern eine Tätigkeit von ca. 0,3 P. Daraus ergibt sich ein Verwaltungsverfahren von 60 Tagen, umgerechnet 480 Stunden. Bei einem Gebührensatz von 120 EUR ergeben sich hieraus Gebühreneinnahmen von insgesamt 57 600 EUR.

Die zusätzlichen Mehrausgaben und Stellenbedarfe sollen innerhalb des Einzelplans 12 ausgeglichen werden.

3.2 Länder und Gemeinden

Das Gesetz hat Auswirkungen auf den Personalbedarf der Länder. Es entsteht ein zusätzlicher Personalbedarf für 0,9 P A12 und damit ein Mehrbedarf entsprechend der jeweiligen Lohnkostensätze der Länder.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

Die in § 24 AEG geregelten Verkehrssicherungspflichten der Eigentümer und Besitzer von Grundstücken entlang von Eisenbahninfrastruktur bestehen bereits aufgrund der aktuellen Rechtslage. Zum anderen sieht § 24 a Ersatzansprüche gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Das für die Betriebsanlage zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist im Freistellungsverfahren nach § 23 AEG stets beteiligt. Durch die Erweiterung der Antragsberechtigten und der daraus resultierenden höheren Anzahl von Freistellungsanträgen entsteht im geringen Maß erhöhter Aufwand.

Durch die Regelung des § 24a AEG entsteht der Wirtschaft ein voraussichtlich zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 5 534 369 Euro für die Umsetzung der Regelungen der Pflichten und Rechts der Betreiber der Schienenwege zur Vegetationskontrolle nach § 24a Allgemeines Eisenbahngesetz für den Bereich der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Einmalige Umstellungskosten fallen durch die Regelungen nicht an, da die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereits gegenwärtig Vegetationskontrollen betreiben.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft wurde wie folgt ermittelt:

Es wird von 21 700 km Bahngleisen ausgegangen, die an Wald oder Bewuchs grenzen. Die angrenzenden Grundstücke teilen sich dabei auf in:

1. Grundstücke mit Bewuchs, die im Eigentum der DB Netz AG stehen (ca. 5 208 km).
2. Grundstücke mit Landesforst, Bundesforst oder Forst der Gebietskörperschaften (ca. 11 284 km)
3. Grundstücke mit Forst oder Bewuchs privater Dritter (ca. 5 208 km).

Zur Bemessung der Anteile der genannten Grundstücke wurde der Waldbericht der Bundesregierung 2017 herangezogen. Danach sind 48 % des gesamten Waldes in Deutschland privater Wald. 52 % des gesamten Waldes steht im Eigentum der Länder, der Gebietskörperschaften und des Bundes. Aus historisch gewachsenen Gründen gehören die Grundstücke innerhalb des zu betrachtenden 50 Meter breiten Streifens entlang der Gleisanlagen zur Hälfte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Dies sind Grundstücke an rund 5 200 km der Bahngleise.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind bereits heute im Rahmen der anerkannten Regeln der Technik verpflichtet, Freischnitte entlang aller Eisenbahninfrastrukturanlagen vorzunehmen. Die Neuregelungen der §§ 24 und 24a AEG führen daher nicht zu einem erhöhten Mehraufwand auf den Grundstücken, auf denen bereits eine Vegetationskontrolle durchzuführen ist.

Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht durch die Umsetzung der Neuregelungen der §§ 24 und 24a AEG für die Grundstücke an den Gleisanlagen, die im Eigentum Dritter stehen. Dies betrifft Grundstücke an Gleisanlagen von ca. 16 492 km Länge. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand ergibt sich aus folgenden Vorgaben:

1. Sichtung der Grundstücke:

Ausgehend von der Einschätzung, dass ein Mitarbeiter pro Tag Grundstücke an 2 km Strecke sichtet, werden bei einer zu sichtenden Gleisstrecke von 16 492 km (21 700 km bewaldete Strecken Bundesnetz abzüglich bereits zu sichtender Eigengrundstücke) insgesamt 8 250 Personentage für die Sichtung von Grundstücken Dritter benötigt. Bei einer Arbeitszeit von 8 Stunden pro Tag entsteht ein Mehraufwand für die Sichtung dieser Grundstücke von 66 000 Stunden pro Jahr. Bei einem durchschnittlichen Lohnkostensatz von 34,50 Euro entstehen Mehrkosten in Höhe von 2 277 000 Euro pro Jahr.

2. Begutachtung von Bäumen, etc.:

Es wird von der Einschätzung ausgegangen, dass auf der gesichteten Strecke durchschnittlich alle 90m der Bäume, Zäune, Stapel, Haufen auf den Grundstücken Dritter auffällig sind und von den Fachleuten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen näher begutachtet werden müssen. Bei einer insgesamt zu sichtenden Gleisstrecke von 16 500 km sind 183 333 Bäume näher zu begutachten. Für die nähere Begutachtung eines Baums wird 0,5 Stunde benötigt, sodass 91 666,5 Stunden Mehraufwand pro Jahr anfallen. Bei einem durchschnittlichen Lohnkostensatz von 34,50 Euro entstehen Mehrkosten von 3 162 494 Euro pro Jahr.

Darüber hinaus entsteht für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen Aufwand für die Benachrichtigung der Grundstückseigentümer in Form der Anzeige und der anschließenden Übermittlung der gefertigten Dokumentationen. Dabei wird davon ausgegangen, dass für jeden Fall 0,5 Stunden benötigt werden. Unter der Annahme, dass durchschnittlich alle 3 km ein neuer Grundstückseigentümer betroffen ist, handelt es sich um 5 500 Grundstückseigentümer. Damit fallen insgesamt Mehrkosten in Höhe von 94 875 Euro an.

3. Fällung von Gefahrenbäumen

Den Mehraufwand der Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Fällung der Bäume, von denen Gefahren ausgehen, haben die Anlieger zu ersetzen, die ihrer Verpflichtung nach § 24 AEG nicht ordnungsgemäß nachgekommen sind. Der Erfüllungsaufwand wird daher ausgeglichen.

Insgesamt ergibt sich damit ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft, bezogen auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, in Höhe von rund 5 534 369 Euro.

Den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen entsteht ebenfalls durch die Umsetzung der Regelungen der Pflichten und Rechts der Betreiber der Schienenwege zur Vegetationskontrolle nach § 24a Allgemeines Eisenbahngesetz ein Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1 105 725 Euro pro Jahr. Dieser wurde wie folgt ermittelt:

Bei den nichtbundeseigener Eisenbahnen wird von einer Gesamtlänge von rund 5 000 km Bahngleisen ausgegangen. Durch die Vorgaben entsteht folgender zusätzlicher Mehraufwand:

1. Sichtung der Grundstücke

Bei einer von den nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu sichtenden Gleisstrecke von 3 300 km und unter der Annahme, dass ein Mitarbeiter pro Tag Grundstücke an 2 km Strecke sichten kann, werden insgesamt 1 650 Personentage für die Sichtung benötigt. Bei einer Arbeitszeit von 8 Stunden pro Tag entsteht ein Mehraufwand für die Sichtung dieser Grundstücke von 13 200 Stunden pro Jahr, der bei einem durchschnittlichen Lohnkostensatz von 34,50 Euro zu Mehrkosten aller nichtbundeseigener Eisenbahnen in Höhe von insgesamt 455 400 Euro pro Jahr führt.

2. Begutachtung von Bäumen, etc.:

Unter der Annahme, dass alle 90m Bäume, Zäune, Stapel oder Haufen auffällig sind und eine Begutachtung stattfinden muss, ergeben sich 36 600 Begutachtungsfälle. Bei einem Aufwand von 0,5 Stunden pro Baum fallen 18 300 Stunden pro Jahr für die Begutachtung an, was zu einem Mehraufwand aller nichtbundeseigenen Eisenbahnen von insgesamt 631 350 Euro pro Jahr führt.

Darüber hinaus entsteht für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen Aufwand für die Benachrichtigung der Grundstückseigentümer in Form der Anzeige und der anschließenden Übermittlung der gefertigten Dokumentationen. Auch hier wird davon ausgegangen, dass für jeden Fall 0,5 Stunden benötigt werden. Unter der Annahme, dass durchschnittlich alle 3 km ein neuer Grundstückseigentümer betroffen ist, handelt es sich um 1 100 Grundstückseigentümer. Damit fallen insgesamt Mehrkosten in Höhe von 18 975 Euro an.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Bund

Auf Bundesebene entsteht durch die Änderung des § 23 AEG ein Erfüllungsaufwand von insgesamt 92 344 Euro pro Jahr und ein einmaliger Umstellungsaufwand von 2 328 Euro.

Durch die Regelung der §§ 24 und 24a AEG ergibt sich ein Verwaltungsaufwand auf Bundesebene in Höhe von 577 344 Euro pro Jahr.

Im Einzelnen:

Durch die Vorgabe des Artikel 1 zu § 23 AEG entsteht auf Bundesebene durch die Erweiterung der Antragsberechtigten und der daraus resultierenden höheren Anzahl von Freistellungsanträgen sowie der Erweiterung der Informationspflichten innerhalb der Verfahren ein höherer Verwaltungsaufwand. Soweit die Antragsberechtigung auf den Träger der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße erweitert wird, entfällt auf Grund dessen Gebührenfreiheit nach § 8 Absatz 1 und 2 BGebG die Erhebung einer Gebühr. Die erweiterten Informationspflichten können ebenfalls nicht durch Gebühren bzw. Auslagen refinanziert werden.

Es entsteht ein geringer einmaliger Umstellungsaufwand durch die Anpassung von Vorlagen von 50 Stunden und durch das Einrichten einer Schnittstelle zur Prüfung des Vorliegens einer bestandskräftigen Stilllegungsentscheidung von 10 Stunden. Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt 2 328 Euro bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro.

Vorgabe: Erweiterung der Antragstellerbefugnis für Freistellungsanträge auf den Straßenbaulastträger

Es werden derzeit etwa 430 Freistellungsanträge im Jahr beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Durch die Erweiterung der Antragsberechtigung auf Straßenbaulastträger, die Grundstücke für Zwecke des Straßenbaus zu nutzen beabsichtigen, wird sich voraussichtlich das Antragsvolumen um weitere 100 Anträge erhöhen. Die Bearbeitungszeit für einen Antrag beträgt durchschnittliche 9 Stunden und 15 Minuten. Damit entsteht ein zusätzlicher Zeitaufwand von 925 Stunden für die Bearbeitung von Freistellungsanträgen. Bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde beträgt der Erfüllungsaufwand für diese Vorgabe insgesamt 35 890 Euro.

Zudem ist nach den Erfahrungswerten des Eisenbahn-Bundesamtes davon auszugehen, dass sich durch die zusätzlichen 100 Anträge des Trägers der Straßenbaulast die Widerspruchsverfahren von durchschnittlichen 6 auf 8 Verfahren und damit auf zwei weitere Verfahren, sowie die Klageverfahren von durchschnittlichen 5 auf 6 Verfahren und damit auf ein weiteres Verfahren erhöhen. Für die Widerspruchsverfahren ist ein Erfüllungsaufwand von jeweils 65 Stunden, sowie für ein Klageverfahren von ca. 215 Stunden anzusetzen. Damit beläuft sich der

Erfüllungsaufwand auf 345 Stunden für die zu erwartenden zusätzlichen Widerspruchsverfahren und für das zu erwartende zusätzliche Klageverfahren bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde auf 13 386 Euro.

Insgesamt entsteht durch die Erweiterung der Antragsbefugnis auf den Träger der Straßenbaulast ein Erfüllungsaufwand von 49 276 Euro beim Eisenbahn-Bundesamt.

Vorgabe: Prüfung des Eintritts der Bestandskraft der Stilllegungsentscheidung

Es werden derzeit durchschnittlich 430 und künftig etwa 530 Freistellungsanträge im Jahr beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Bei allen Freistellungsanträgen ist aufgrund der neuen Vorgabe verwaltungsintern nunmehr zu prüfen, ob die Betriebsanlagen, die sich auf dem freizustellenden Grundstück befinden, stillgelegt worden sind. Der Verwaltungsaufwand für diese zusätzliche Überprüfung beläuft sich auf durchschnittlich 0,5 Stunden je Antrag, d.h. insgesamt auf 265 Stunden. Damit beläuft sich der Erfüllungsaufwand dieser Vorgabe bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde auf insgesamt 10 282 Euro.

Vorgabe: Information der obersten Landesplanungsbehörde sowie der betroffenen Gemeinden vor der Entscheidung

Es werden derzeit durchschnittlich 430 und künftig etwa 530 Freistellungsanträge im Jahr beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Vor der Entscheidung sind die obersten Landesplanungsbehörde sowie die betroffenen Gemeinden über die Einleitung des Freistellungsverfahrens zu informieren. Der Verwaltungsaufwand für diese neue Pflicht zur Unterrichtung beläuft sich auf durchschnittlich 1 Stunden je Antrag, d.h. insgesamt auf 530 Stunden. Damit beläuft sich der Erfüllungsaufwand dieser Vorgabe bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde auf insgesamt 20 564 Euro.

Vorgabe: Zustellung der Freistellungsentscheidung an den Träger der Straßenbaulast als Antragsteller

Dem Antragsteller ist die Entscheidung zuzustellen. Durch die Erweiterung der Antragsbefugnis auf den Träger der Straßenbaulast kommen ca. 100 Anträge künftig hinzu. Für die Zustellung der Entscheidungen auf diese Anträge hin entsteht ein Erfüllungsaufwand mit einem Zeitaufwand von jeweils 0,5 Stunden je Antrag, d.h. von 50 Stunden. Bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde beläuft sich der Erfüllungsaufwand auf insgesamt 1 940 Euro.

Vorgabe: Information der obersten Landesplanungsbehörde über die Entscheidung

Die Entscheidung über den Freistellungsantrag ist der oberste Landesplanungsbehörde zusätzlich zuzustellen. Bei künftig 530 Anträgen beim Eisenbahn-Bundesamt pro Jahr und einem Zeitaufwand von 0,5 Stunden je Antrag, d.h. von insgesamt 265 Stunden, beläuft sich der Erfüllungsaufwand der Verwaltung aus dieser neuen Informationspflicht bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde auf insgesamt 10 282 Euro.

Durch die Regelung des § 24a AEG entsteht dem Eisenbahn-Bundesamt ein zusätzlicher Personalaufwand von 10 P. Neben einer Prüfung des von der DB Netz AG jährlich einzureichenden zusammenfassenden Berichts über die durchgeführten Überwachungen und der gegebenenfalls daraus resultierenden Maßnahmen, für den nur ein geringer zusätzlicher Personalaufwand zu erwarten ist, entfällt der wesentliche Personalaufwand auf die durch das Eisenbahn-Bundesamt durchzuführende stichprobenhafte, fachtechnische Überwachung und die Ahndung von etwaigen Verstößen.

Vorgabe 1: Stichprobenhafte, fachtechnische Überwachung

Das Streckennetz der DB Netz AG beläuft sich auf ca. 31 800 km. Es wird davon ausgegangen, dass hiervon ca. 21 700 km baumbestanden sind. Um repräsentative Aussagen bei einer stichprobenartigen Überprüfung zu erhalten, sollten ca. 5 % dieses baumbestanden Streckennetzes überwacht werden. Pro Jahr sind daher rund 1 085 km vom Eisenbahn-Bundesamt zu überwachen. Die zu überwachende Fläche beträgt jeweils 50 Meter zu beiden Seiten der Gleise. Ferner ist davon auszugehen, dass ein Mitarbeiter pro Tag eine Strecke von ca. 2 km Strecke kontrollieren kann. Bei 200 Arbeitstagen pro Jahr kann ein Mitarbeiter die Flächen links und rechts von 400 km Strecke sichten. Für die Sichtung der Flächen an 1 085 km Gleis werden daher 2,71 P benötigt.

Zusätzlich zu der stichprobenartigen Sichtung der Grundstücke ist die ergänzende Begutachtung von auffälligen Bäumen, Stapeln und Haufen erforderlich. Unter der Annahme, dass alle 90m eine Begutachtung vorzunehmen

ist, müssen 12 055 Begutachtungen vorgenommen werden. Geht man davon aus, dass hierfür jeweils 0,5 Stunden benötigt werden, ergibt sich ein Aufwand von 6 027 Stunden pro Jahr und damit ein Personalaufwand von 3,76 P.

Für die stichprobenartige, fachtechnische Überwachung fällt daher beim Eisenbahn-Bundesamt ein zusätzlicher Personalbedarf von insgesamt 6,5 P an.

Vorgabe 2: Ahndung von Verstößen

Werden im Rahmen der stichprobenartigen, fachtechnischen Überwachung eine fehlerhaft durchgeführte Vegetationskontrolle oder falsch eingestufte Bäume festgestellt, so sind seitens des Eisenbahn-Bundesamts Maßnahmen zu veranlassen, die zu einem weiteren Personalaufwand führen.

Auszugehen ist davon, dass bei 2 % der Überwachungen Verstöße auftreten, was geschätzt etwa 241 Bäume pro Jahr betrifft. In diesen Fällen ist jeweils ein Verwaltungsverfahren einzuleiten. Bei einem Zeitaufwand von 16 Stunden je Verwaltungsvorgang fallen hierdurch 482 Arbeitstage an, was einem Personalaufwand von 2,4 P entspricht. Durch die Bearbeitung etwaiger Widerspruchs- und Klageverfahren fallen zusätzlich rund 0,5 P an. Insgesamt entfallen damit 2,9 P auf die Ahndung von Verstößen.

Insgesamt stellt sich demnach der Personalaufwand im Eisenbahn-Bundesamt wie folgt dar:

Vorgabe	Zeitaufwand (pro Jahr)	Durchschnittlicher Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Berechnung
Vorgabe 1: Stichprobenhafte, fach- technische Überwa- chung	10 400 Stunden (6,5 P x 8 Stunden x 200 Arbeitstage)	38,80	10 400 x 38,80 = 403 520 Euro
Vorgabe 2: Ahndung von Verstö- ßen	4 480 Stunden (2,9 P x 8 Stunden x 200 Arbeitstage)	38,80	4 640 x 38,80 = 180 032 Euro
Summe Personalaufwand pro Jahr			583 552 Euro

b) Länder und Kommunen

Auf Länderebene entsteht ein geringfügig erhöhter Erfüllungsaufwand für die Änderung des § 23 AEG. Länder und Kommunen sind im Freistellungsverfahren nach § 23 AEG stets beteiligt. Durch die Erweiterung der Antragsberechtigten und der daraus resultierenden höheren Anzahl von Freistellungsanträgen entsteht im geringen Maß erhöhter Aufwand.

Ländern und Kommunen entsteht durch §§ 24 und 24a AEG ein Erfüllungsaufwand von insgesamt 92 150 Euro pro Jahr.

Das Streckennetz der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat eine Gesamtlänge von ca. 5 000 km, wovon 3 300 km bewaldet sind. Bei einer stichprobenartigen Überprüfung von ca. 5 % müssen durch die Aufsichtsbehörden insgesamt 165 km des Streckennetzes gesichtet und begutachtet werden. Wenn ein Mitarbeiter pro Tag eine Strecke von ca. 2 km sichten kann, so entstehen ein Sichtungsaufwand der Länder in Höhe von insgesamt 82,5 Arbeitstagen (umgerechnet 660 Stunden) und ein Personalaufwand von 0,4 P. Bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde beläuft sich der Erfüllungsaufwand damit auf 25 608 Euro.

Zusätzlich zu der stichprobenartigen Sichtung der Grundstücke ist im Rahmen der Aufsicht wiederum die ergänzende Begutachtung auffälliger Bäume erforderlich. Unter der Annahme, dass alle 90m eine Begutachtung vorzunehmen ist, müssen 1 833 Bäume begutachtet werden, was zu einem Aufwand von 915 Stunden pro Jahr und

damit 0,5 P führt. Bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde beläuft sich der Erfüllungsaufwand damit auf 35 502 Euro.

Auszugehen ist davon, dass bei 2 % der Überwachungen Verstöße auftreten, was geschätzt etwa 37 Bäume pro Jahr betrifft. In diesen Fällen ist jeweils ein Verwaltungsverfahren einzuleiten. Bei einem Zeitaufwand von 16 Stunden je Verwaltungsvorgang fallen hierdurch 74 Arbeitstage an, was einem Personalaufwand von 0,4 P entspricht. Durch die Bearbeitung etwaiger Widerspruchs- und Klageverfahren fallen zusätzlich rund 0,1 P an. Insgesamt entfallen damit 0,5 P auf die Ahndung von Verstößen. Bei einem gemittelten Lohnkostensatz von 38,80 Euro die Stunde beläuft sich der Erfüllungsaufwand damit auf 31 040 Euro.

5. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz geprüft. Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher; gleichstellungspolitische und demografische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Das Gesetz hat indirekt positive Auswirkungen auf gleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland. Durch die Maßnahmen zur Vegetationskontrolle an Eisenbahnbetriebsanlagen kann bundesweit ein reibungsloser Schienenverkehr verbessert werden. Die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse wird dadurch nicht wesentlich beeinflusst.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht zweckdienlich. Neben der Rechtsbereinigung eisenbahnrechtlicher Regelungen kann eine umfassende Vegetationskontrolle an den Schienenwegen, die hier ebenfalls geregelte wird, um die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu gewährleisten, nur dauerhaft verwirklicht werden.

Innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ist eine Evaluierung der §§ 24 und 24a des Artikels 1 vorzusehen. Die Frist von 5 Jahren ergibt sich aus der Berücksichtigung von Vegetationsperioden, die bei Durchführung der Maßnahmen zu beachten sind.

Durch die Evaluierung sollen Erkenntnisse darüber gewonnen werden, ob und inwieweit die beabsichtigte Wirkung der Regelungen erreicht worden ist. Diese ist im Wesentlichen eine Erhöhung der Fahrwegverfügbarkeit bei deutlich zunehmenden Extremwetterlagen, indem geeignete Vegetationskontrollmaßnahmen durch die Verkehrssicherungspflichten auf Grundstücken entlang von Schienenwegen gesetzlich verankert und Schienenwege betreibende Unternehmen zu Vegetationskontrollen auf Grundstücken Dritter verpflichtet werden. Die Verankerung einer öffentlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich des Baumbestandes auf Privatgrundstücken entlang von Schienenwegen soll mehr Rechtsklarheit schaffen und damit zu einer nachhaltigeren Durchführung der Vegetationskontrolle beitragen. Gestärkt werden soll auch der präventive Ansatz der Vegetationskontrolle, dem angesichts der Zunahme von Extremwetterereignissen zunehmende Bedeutung zukommt. Hierfür erhalten die Schienenwege betreibende Unternehmen Gelegenheit, im Zuge ihrer Vegetationskontrolle auch auf Sorgenbäume hinzuweisen. Darüber hinaus sollen die Regelungen in §§ 24 und 24a das gegenseitige Verständnis für die Bedeutung der Vegetationskontrolle fördern und damit ihre nachhaltige Umsetzung wiederum erleichtern. Die Schienenwege betreibenden Unternehmen werden deshalb verpflichtet, ihre Vegetationskontrollen anzukündigen. Zusätzlich dazu sollen Sie den Verkehrssicherungspflichtigen Gelegenheit einräumen bei den Kontrollen anwesend zu sein.

Im Rahmen der Evaluierung ist der tatsächlich entstehende jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft zu ermitteln und auf einer ebenfalls zu ermittelnden Datengrundlage abzuwägen, ob diese Kosten in einem angemessenen Verhältnis zu den erzielten Ergebnissen stehen. Um den Nutzen der Maßnahmen bewerten zu können, ist u.a. die Anzahl der Zugausfälle sowie die Anzahl der Verspätungen zu erheben, die auf umstürzende Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste, sonstige Vegetation oder auf die in § 24 Nr. 2 AEG aufgeführte Einrichtungen zurückzuführen sind. Die Daten sind über die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu ermitteln.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)****Zu Nummer 1 (§ 4b Absatz 1 Satz 4)**

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler).

Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 3 AEG)

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EG Nr. L 315 S. 1) ersetzt.

Die Vorschrift konkretisiert die Regelung des § 1 Regionalisierungsgesetz, nach dem die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist, die von Stellen wahrgenommen wird, die durch Landesrecht bestimmt werden.

Zuständig für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Bezug auf den Schienenpersonennahverkehr sind die Länder. Auch für den Sonderfall „Anerkennung von Nahverkehrstarifen in Fernzügen“ gilt nichts Anderes. Aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 werden Aufträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen vereinbart. Es ist zwischen dem Verkehrsdienst „Schienenpersonennahverkehr“ und dem Zug, durch den dieser Verkehrsdienst erbracht wird, zu unterscheiden. Im gleichen Zug können daher unterschiedliche Tarife zur Anwendung kommen. Will ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Streckenabschnitt die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abdecken, ist dafür ein eigener Nahverkehrstarif zulässig, auf dessen Grundlage dann auch ein Beförderungsvertrag über eine Eisenbahnverkehrsleistung im Nahverkehr geschlossen werden kann. Fährt z.B. ein Zug von München über Bonn-Köln nach Hamburg, ist der Transport von München nach Hamburg Fernverkehr. Wird der Zug aber im Streckenabschnitt Bonn-Köln für den Nahverkehr mit einem eigenen Tarif freigegeben, liegt insoweit Nahverkehr vor. Für diesen sind die Länder zuständig.

Zu Nummer 3 (§ 5b AEG - Überschrift)

In § 5b werden neben den Aufgaben und Befugnissen der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung auch weitere Sachverhalte geregelt, wie die erweiterten Mitwirkungspflichten der Eisenbahnen in Absatz 4. Daher ist die Überschrift allgemeiner zu fassen.

Zu Nummer 4 (§ 5e Absatz 4 Satz 1)

Ein Redaktionsversehen wird beseitigt und die korrekte Bezeichnung eingefügt.

Zu Nummer 5 (§ 6 AEG)**Zu Buchstabe a (§ 6 Absatz 1 Satz 2 AEG)**

Redaktionelle Bereinigung. Es war unklar, worauf sich der Halbsatz „soweit die Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn benutzt wird“ bezieht.

Zu Buchstabe b (§ 6 Absatz 5 AEG)

Die Regelung des § 6 Absatz 5 AEG verpflichtet die Genehmigungsbehörde bei Wechsel des Betreibers im Ergebnis zur Aufhebung der bisher für ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen geltenden Genehmigung

zum Betrieb der betreffenden Eisenbahninfrastruktur. Allerdings ist weder in § 6 AEG noch in § 6g AEG eine Rechtsgrundlage für den Widerruf einer Genehmigung bei Wechsel des Betreibers gemäß § 6 Absatz 5 AEG geschaffen worden. Sofern kein Widerrufsgrund nach § 6g Absatz 1 AEG oder gemäß § 49 VwVfG bzw. ein Grund für die Rücknahme nach § 48 VwVfG vorliegt, besteht selbst im Falle einer Einigung über die Abgabe der Eisenbahninfrastruktur an einen neuen Betreiber, keine Rechtsgrundlage für die Aufhebung der zuvor erteilten Genehmigung. So hat das abgebende Eisenbahninfrastrukturunternehmen insbesondere bisher nicht die Möglichkeit, die ihm erteilte Unternehmensgenehmigung „zurückzugeben“. Für den Fall, dass sich zwei Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die Abgabe einer Eisenbahninfrastruktur einigen, wird daher eine Widerrufsmöglichkeit einer bereits erteilten Genehmigung normiert.

Zu Nummer 6 (§ 7f Absatz 1 AEG)

Zu Buchstabe a (§ 7f Absatz 1 Satz 2 AEG)

Eine Eisenbahn, die keiner Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedarf, benötigt für die Aufnahme des Betriebes oder für die Erweiterung des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf eine Strecke, die nicht unmittelbar an eine bereits von ihr betriebene Strecke angrenzt, eine Erlaubnis der zuständigen Aufsichtsbehörde. Eine solche Erlaubnis wird erteilt, wenn nicht mehr nur die Anforderungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt sind, sondern auch die Anforderungen nach etwaigen Vorschriften des jeweiligen Landesrechts erfüllt sind. Durch die Ergänzung wird den landesrechtlichen Vorschriften Geltung verschafft, die insbesondere für nichtöffentliche Eisenbahnen von Bedeutung sein können.

Zu Buchstabe b (§ 7f Absatz 1 Satz 3 AEG)

Die Vorschrift des § 38 Absatz 2 AEG gilt weiterhin und ist bei der Prüfung der Voraussetzungen nach § 7f AEG zu beachten.

Zu Nummer 7 (§ 12 AEG)

Zu Buchstabe a aa und bb (§ 12 Absatz 3 AEG)

Redaktionelle Änderung, da die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben wurde. Vereinbarungen umfassen sowohl alle Verträge, einschließlich öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne des Artikels 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als auch allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 2 Buchstabe l der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Zu Buchstabe b (§ 12 Absatz 5 Satz 1 AEG)

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen können auf der Grundlage des Artikel 3 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht nur durch Dienstleistungsaufträge, sondern auch allgemein durch allgemeine Vorschriften geregelt werden. Die Regelung dient der Klarstellung, dass es auch in diesem Fall Reaktionsmöglichkeiten der Genehmigungsbehörde gibt.

Zu Nummer 8 (§ 14a AEG)

Zu Buchstabe a (§ 14a Absatz 1 Nummer 1 und 2 AEG)

Redaktionelle Änderung. Im Versicherungsaufsichtsgesetz wurde der bisherige § 1 Absatz 3 Nummer 3 unverändert zum neuen § 3 Absatz 1 Nummer 4.

Zu Buchstabe b (§ 14a Absatz 2 Nummer 1 AEG)

Redaktionelle Änderung. Im Versicherungsaufsichtsgesetz wurde der bisherige § 1 Absatz 3 Nummer 3 unverändert zum neuen § 3 Absatz 1 Nummer 4.

Zu Buchstabe c (§ 14a Absatz 3 AEG)

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 9 (§ 14c AEG)**Zu Buchstabe a aa (§ 14c Absatz 1 Satz 1 AEG)**

Welcher Behörde gegenüber der Nachweis der Versicherung zu erbringen ist, war durch den Anknüpfungspunkt „Genehmigungsbehörde“ nicht eindeutig geregelt, da eine Reihe von Sonderzuständigkeiten bestehen und die Regelung zu den Wagenhaltern auf die Aufsichtsbehörde verweist (§ 32 AEG) und nicht in allen Fällen eine Identität der Aufsichtsbehörde mit der Genehmigungsbehörde besteht. Erforderlich ist die Erbringung des Nachweises gegenüber der jeweiligen Aufsichtsbehörde, da diese die Information über das Bestehen der Haftpflichtversicherung zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben benötigt. Durch die Neufassung haben die Betroffenen die entsprechende Meldung nun stets bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu machen. Wer für den Bund oder die Länder handelt wird durch § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG geregelt. Die Zuständigkeiten sind im Einzelnen in der Anlage 1 zu Artikel 1 dargestellt.

Zu Buchstabe a bb (§ 14c Absatz 1 Satz 3 AEG)

Auch die von der Versicherungspflicht freigestellten Eisenbahnen müssen eine gleichwertige Bescheinigung über die Deckung von Haftpflichtansprüchen vorlegen.

Zu Buchstabe b (§ 14c Absatz 2 AEG)

Die Regelung wurde ohne Inhaltsänderung redaktionell neu gefasst.

Zu Nummer 10 (§ 15 AEG)**Zu Buchstabe a (§ 15 Absatz 1 AEG)**

Redaktionelle Änderung. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ersetzt. Die Absatzbezeichnung ist wegen der Aufhebung des Absatzes 2 zu streichen. Die Regelung dient der Klarstellung des Umfangs der Regelungsbefugnisse der Behörden des Landes, die sich aus der unmittelbaren Geltung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergeben, und der Abgrenzung von der grundsätzlichen Zuständigkeit der Behörden des Bundes, sofern sich die Notwendigkeit gemeinwirtschaftlicher Leistungen außerhalb des SPNV ergeben sollte. § 15 Absatz 1 enthält einen deklaratorischen Verweis auf die o.g. Verordnung und ihre materiellen Regelungen.

Zu Buchstabe b (§ 15 Absatz 2 AEG)

Nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 besteht grundsätzlich die Verpflichtung zur wettbewerblichen Vergabe der Leistungen. Im nationalen Vergaberecht ist dies bereits in § 131 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) geregelt. Die Vorschrift ist daher überflüssig.

Zu Nummer 11 (§ 18 Absatz 1a Satz 2 AEG)

Redaktionelle Berichtigung.

Zu Nummer 12 (§ 23 AEG)**Zu Buchstabe a (§ 23 Absatz 1 AEG)****Zu Buchstabe a aa (§ 23 Absatz 1 Satz 1 AEG)**

Mit der Gesetzesänderung wird der Kreis der Antragsberechtigten um die Träger der Straßenbaulast von vorhandenen oder künftig kreuzenden Straßen erweitert. Damit erhält der Träger der Straßenbaulast als Antragssteller die Möglichkeit, zur Verfolgung seiner Belange ein Freistellungsverfahren anzustoßen. Die Freistellung von

Bahnbetriebszwecken soll für Grundstücke zum Zweck des Straßenbaus insoweit erleichtert werden, wenn die Stecke bereits stillgelegt ist. Damit soll vermieden werden, dass teure Kreuzungsbauwerke für tatsächlich und absehbar nicht genutzte Eisenbahninfrastrukturen errichtet werden müssen. Für bereits bestehende, errichtete Kreuzungsanlagen gilt § 14a Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

Zudem ist eine redaktionelle Änderung enthalten.

Zu Buchstabe a bb (§ 23 Absatz 1 Satz 2 bis 5 AEG)

Zu Satz 2:

Diese Regelung dient der Klarstellung, dass auch für Grundstücke, auf denen sich keine Betriebsanlagen mehr befinden, die aber nach wie vor der eisenbahnrechtlichen Fachplanung unterworfen sind, ein Freistellungsverfahren erforderlich ist.

Zu Satz 3:

Diese Regelung dient der Klarstellung, dass das Freistellungsverfahren erst nach erfolgter Stilllegung zulässig ist. Hierdurch soll vermieden werden, dass noch in Betrieb befindliche Eisenbahninfrastruktur der bestimmungsgemäßen Nutzung entzogen wird.

Zu Satz 4:

Diese Regelung dient der Klarstellung. Mit ihr soll eine Verzögerung durch eine notwendige Beräumung und Beseitigung von eisenbahntechnischen Anlagen und Einrichtungen vermieden und eine gegebenenfalls beabsichtigte Nachnutzung zu eisenbahnfremden Zwecken ermöglicht werden.

Zu Satz 5:

Die Rechtsfolgen der Freistellung werden klargestellt. Mit der Freistellung unterliegen die betreffenden Grundstücke wieder der allgemeinen Planungshoheit der Kommunen, der sie im Rahmen des bis dahin anzuwendenden Fachplanungsrechtes entzogen waren.

Zu Buchstabe b (§ 23 Absatz 2 AEG)

Die Regelung wird insgesamt redaktionell neu gefasst, um zu verdeutlichen, dass vor Erlass der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde eine Pflicht zur Information besteht und weiterhin eine Anhörung der im Verfahren zu beteiligenden durchzuführen ist.

Durch die nunmehr vorgesehene Unterrichtung der obersten Planungsbehörden in Nummer 1 wird gewährleistet, dass diese von der beabsichtigten Freistellung zeitnah Kenntnis erlangen und mögliche mit abzuwägende Gesichtspunkte in das Verfahren eingebracht werden können.

Die Änderungen der Regelung in der neuen Nummer 2. dienen der Beschleunigung des Verfahrens. Die Reduzierung der Frist von sechs Monaten auf drei Monate wird durch die nunmehr verbesserte Information der Betroffenen als angemessen betrachtet. Um denjenigen, die zur Stellungnahme aufzufordern sind, den Zugang zu den notwendigen Informationen über die geplante Entscheidung zu erleichtern, ist der Inhalt der Bekanntmachung zusätzlich auf der Internetseite der zuständigen Planfeststellungsbehörde zu veröffentlichen.

Zu Buchstabe c (§ 23 Absatz 3 Satz 1 AEG)

Es handelt sich um eine Klarstellung, dass auch der Antragsteller über die Entscheidung im Antragsverfahren unterrichtet wird.

Zu Buchstabe d (§ 23 Absatz 3 Satz 2 AEG)

Die Unterrichtung der obersten Landesplanungsbehörde dient der zeitnahen Information über die getroffene Freistellungsentscheidung und gewährleistet, dass die oberste Landesplanungsbehörde unmittelbar von dem Übergang der Planungshoheit auf die jeweilige Kommune Kenntnis erlangt.

Zu Nummer 13 (§ 24 AEG)

Bedingt durch Extremwetterereignisse kam es in der Vergangenheit vermehrt zu Baumstürzen, die Schienenwege blockierten oder Oberleitungen und Signalanlagen zerstörten. Es besteht deshalb die Notwendigkeit, die bestehenden Pflichten der Verkehrssicherungspflichtigen von Grundstücken entlang der Bahnstrecke innerhalb des sicherheitsrelevanten Bereichs als öffentlich-rechtliche Pflicht im Allgemeinen Eisenbahngesetz zu konkretisieren. Dabei bildet § 24 Satz 1 Nr. 1 die im Richterrecht über Jahrzehnte entwickelte bestehende Rechtslage der zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht 1:1 ab. Die damit verbundene gesetzliche Normierung des Richterrechts soll die Situation für Rechtsunterworfenen und -anwender transparenter und leichter zugänglich machen und auf diesem Wege zur Rechtssicherheit beitragen. Abweichungen von der bestehenden Rechtslage sind nicht beabsichtigt, insbesondere auch um zu vermeiden, dass es einerseits zu unerwünschten Präcedenzwirkungen oder andererseits zu Eingriffen ins Eigentum betroffener Grundeigentümer kommt, welche die Grenze der Zumutbarkeit überschreiten und ausgleichs- oder entschädigungsbedürftig wären.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (BGH) ergibt sich aus § 823 Absatz 1 BGB grundsätzlich für jeden, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenlage schafft oder andauern lässt, die Verpflichtung, die notwendigen und zumutbaren Maßnahmen zu treffen, um andere vor Schäden zu bewahren (BGH, Urteil vom 13. Juni 2017 – VI ZR 395/16; BGH, Urteil vom 31. Mai 1988 – VI ZR 275/87; BGH, Urteil vom 8. Oktober 2004 – V ZR 84/04). Demnach hat derjenige, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück ausübt, soweit möglich und zumutbar grundsätzlich dafür zu sorgen, dass von dort stehenden Bäumen keine Gefahr für die Rechtsgüter anderer – etwa auf öffentlichen Verkehrsflächen oder benachbarten Privatgrundstücken – ausgeht (BGH, Urteil vom 13. Juni 2017 – VI ZR 395/16; BGH, Urteil vom 31. Mai 1988 – VI ZR 275/87; BGH, Urteil vom 30. Oktober 1973 – VI ZR 115/72; BGH, Urteil vom 8. Oktober 2004 – V ZR 84/04).

Mit Urteil vom 6. März 2014 (III ZR 352/13) hat der BGH zudem klargestellt, wo er im Falle von Wald- bzw. Baumvegetation als potenzieller Gefahrenquelle die Grenzen der Verkehrspflicht sieht. Danach ist der Baum- bzw. Waldbesitzer im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zur Beseitigung von Bäumen oder Teilen von ihnen verpflichtet, die den Verkehr konkret gefährden, insbesondere, wenn sie nicht mehr standsicher sind oder herabzustürzen drohen. Dagegen hat der BGH eine Pflicht zur Entfernung von gesunden Bäumen, nur, weil sie z. B. einer naturbedingt vergleichsweise bruchgefährdeteren Baumart angehören, abgelehnt.

Eisenbahnen dienen nach § 3 AEG dem öffentlichen Verkehr. Schienenwege sind demnach öffentliche Verkehrsfläche. Daher muss der Verkehrssicherungspflichtige eines Grundstücks entlang einer Bahnstrecke die geeigneten, erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen ergreifen, damit von seinem Baumbestand keine konkreten Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs oder andere Rechtsgüter ausgehen. Eine solche Gefahr liegt insbesondere dann vor, wenn zu besorgen ist, dass umstürzende Bäume die Schienenwege blockieren oder Oberleitungen und Signalanlagen zerstören.

Zur Gefahrenabwehr sieht der BGH es als geeignet, erforderlich und zumutbar an, dass der Verkehrssicherungspflichtige den Baumbestand im sicherheitsrelevanten Bereich in angemessenen Zeitabständen zum Beispiel auf Standsicherheit, Krankheitsbefall oder konkret bruchgefährdete Äste kontrolliert (vgl. BGH, Urteil vom 13. Juni 2017 – VI ZR 395/16; BGH, Urteil vom 30. Oktober 1973 – VI ZR 115/72; BGH, Urteil vom 8. Oktober 2004 – V ZR 84/04). Zusätzlich zur regelmäßigen Beobachtung auf trockenes Laub, dürre Äste, Beschädigungen oder Frostrisse sind weitere Untersuchungen dort geboten, wo besondere Umstände, wie das Alter des Baums, sein Erhaltungszustand, die Eigenart seiner Stellung, sein statischer Aufbau oder ähnliche deutliche Warnhinweise auf eine konkret bestehende Umsturz- oder Astbruchgefahr liefern (BGH, Urteil vom 6. März 2014 – III ZR 352/13).

Als geeignet, erforderlich und zumutbar sieht der BGH zudem eine zeitnahe Beseitigung von konkreten Baumgefahren an: Der Verkehrssicherungspflichtige muss Bäume oder Teile von ihnen entfernen, die den Verkehr konkret gefährden, insbesondere wenn sie nicht mehr standsicher sind oder herabzustürzen drohen (BGH, Urteil vom 6. März 2014 – III ZR 352/13). Zur Vermeidung von damit möglicherweise verbundenen Gefahrenmomenten kann es – je nach örtlicher Situation – erforderlich werden, den Bahnbetrieb auf der jeweiligen Bahnstrecke vorübergehend zu unterbrechen und Oberleitungen abzuschalten. In solchen Fällen ist eine enge Abstimmung der Maßnahme mit dem Bahnbetreiber erforderlich (siehe § 24a Absatz 3).

Die Verkehrssicherungspflicht erfordert nicht die Beseitigung jeder potentiellen Gefahr. Zu entfernen sind nur solche Bäume oder Teile von ihnen, die den Verkehr konkret gefährden (siehe oben).

Da die Verkehrssicherungspflicht denjenigen, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück hat, zu einem bestimmten Umgang mit der in Satz 1 definierten Grundstücksfläche verpflichtet, stellt sie eine Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums dar. Die sich aus der Verkehrssicherungspflicht ergebenden geeigneten, erforderlichen und zumutbaren Schutzmaßnahmen sind darauf gerichtet, konkrete Gefahren für die Schienenverkehrssicherheit abzuwehren. Eine Alternative zur Entfernung konkreter Gefahräume oder Teile von ihnen besteht nicht.

Ebenso wie Bäume können auch Einrichtungen, die nicht fest mit dem Boden verbunden sind, Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, insbesondere auch in Abhängigkeit der Beschaffenheit und Witterungsverhältnissen. Satz 1 Nr. 2 verpflichtet deshalb denjenigen, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück hat, ebenfalls die von Zäunen, Stapel, Haufen oder anderen Einrichtungen, die mit dem Grundstück nicht fest verbunden sind, ausgehende Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs oder anderer Rechtsgüter abzuwehren.

Die Tiefe des Grundstückstreifens innerhalb dessen eine Verkehrssicherungspflicht im Hinblick auf die Sicherheit des Schienenverkehrs besteht, bestimmt sich mit 50 Metern, in etwa dem 1,5-fachen der durchschnittlichen Höhe derjenigen Baumarten, die einen Großteil des deutschen Baumbestandes ausmachen. Innerhalb dieses Streifens können Bäume, die in Richtung der Gleisanlage umstürzen, im ungünstigen Fall die Schienenwege blockieren oder Oberleitungen und Signalanlagen zerstören. Mit zunehmender Entfernung zur Gleisanlage nimmt das Risiko einer unmittelbaren Gefährdung des Eisenbahnbetriebs durch Baumgefahren deutlich ab; ein Schutzbereich von 50 m erscheint im Hinblick auf die Baumgefahren i. d. R. als ausreichend und verhältnismäßig. Bezogen auf die Gefahren nach Satz 1 Nr. 2 erscheint es grundsätzlich zweck- und verhältnismäßig, denselben Sicherheitsbereich anzuwenden. Je nach Grundstückslage oder Beschaffenheit des Grundstücks ist anzunehmen, dass unbefestigte Stapel o.ä. in 50 Meter Entfernung zu den Gleisen bei entsprechender Witterung bzw. starken Windverhältnissen eine für den Schienenverkehr relevante Gefahrenlage verursachen können. Darüber hinaus findet in diesem Sicherheitsbereich bereits die Kontrolle des Baumbestandes statt, so dass die Sichtung auf Gefahren nach Satz 1 Nr. 2 lediglich einen geringfügigen Mehraufwand verursacht. Wird die in Satz 1 definierte Verkehrssicherungspflicht vertraglich auf einen Dritten übertragen, so hat er entsprechend die Abwehr der in Satz 1 Nr. 1 und 2 beschriebenen Gefahren zu besorgen. Die Beweislast dafür dass die Verkehrssicherungspflicht übertragen wurde, trägt der Verkehrssicherungspflichtige. Satz 3 stellt klar, dass für die Freihaltung von Sichtflächen an Bahnübergängen der Träger der Straßenbaulast verantwortlich ist.

Zu Nummer 14 (§ 24a)

Zu Absatz 1

Absatz 1 konkretisiert die Pflicht der Unternehmen, die Schienenwege betreiben, eine betriebssichere Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Absatz 3 AEG zu gewährleisten. Um eine sichere Betriebsführung zu gewährleisten, tragen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Verantwortung dafür, Störungen im Zugbetrieb, insbesondere Unfälle und andere gefährliche Ereignisse zu vermeiden. Zu den Betreiberpflichten gehört auch eine effektive Vegetationskontrolle. Hierfür stellen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen qualifiziertes Personal und ausreichend finanzielle Mittel bereit.

Die Vegetationskontrollen sind in regelmäßigen und zeitlich angemessenen Abständen, möglichst alle 9 bis 15 Monate, durchzuführen. Nach besonderen Witterungsereignissen (z.B. Sturm, Nassschnee oder Eisregen), bei Hinweisen auf akute Gefährdungen (z.B. Baumerkrankungen oder Massenvermehrungen von Schädlingen) oder starke Veränderungen im Baumumfeld (z.B. Fällung benachbarter Bäume, Aufgrabungen im Wurzelbereich durch Baumaßnahmen), können zusätzliche Inspektionen notwendig werden.

Unbeschadet der in § 24 dargestellten Verkehrssicherungspflicht derjenigen, die die Verfügungsgewalt über Grundstücke haben, wird das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit diesem Absatz verpflichtet, die von Drittgrundstücken ausgehenden Gefährdungen zu identifizieren und die dafür erforderliche Vegetationskontrolle durchzuführen. Die Kontrolle der Vegetation besteht grundsätzlich aus einer visuellen Beurteilung von Bäumen und sonstiger Vegetation in Form einer Inaugenscheinnahme vom Boden aus. Dabei ist auf äußerlich sichtbare Merkmale zu achten, die auf eine konkrete Gefährdung für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation schließen lassen. Entsprechende Merkmale können sowohl in Krone, Stamm und Wurzelbereich als auch im Umfeld des Baumes auftreten.

Im Sinne der Stärkung eines erforderlichen präventiven Ansatzes der Vegetationskontrolle, soll die Sichtung der Baumbestände gemäß Satz 2 auch auf solche Bäume hin erfolgen, aufgrund derer eine Gefährdung der Sicherheit des Schienenverkehrs noch nicht besteht, aber zu besorgen ist. Bei solchen Sorgenbäumen besteht noch keine unmittelbare Gefahr und damit keine unverzügliche Gefahrenabwehrpflicht, Anhaltspunkte lassen aber mittelfristig (d. h. 1 – 2 Jahre) eine entsprechende Entwicklung erwarten. Erkennbare Merkmale sind naturbedingt vergleichsweise bruchgefährdete Baumarten oder solche, bei denen aufgrund ihres Standortes, ihrer Wuchsform, ihres Gesundheitszustandes, erkennbarer Schäden im Bereich von Wurzel, Stamm oder Krone oder sonstiger erkennbarer Schwächung durch äußere Faktoren oder Pathogene zu besorgen ist.

Ebenso wie von Bäumen können auch die in § 24 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 genannten Einrichtungen, die nicht fest mit dem Boden verbunden sind, Auswirkungen auf die Sicherheit des Schienenverkehrs haben, insbesondere auch in Abhängigkeit der Beschaffenheit und der Witterungsverhältnisse. Die Sichtungspflicht der Schienenwege betreibenden Unternehmen erfasst deshalb auch solche Gefahren, die von Zäunen, Stapeln, Haufen oder nicht fest mit dem Grundstück verbundenen Einrichtungen ausgehen.

Zu Absatz 2

Es weisen ca. 21 700 km Bahntrasse im Abstand von bis zu 50 m der Gleise ein- oder beidseitig Baumbestand auf; ca. 16 536 km davon (52 %) befinden sich auf Drittgrundstücken an Eisenbahnanlagen und damit außerhalb des direkten Zugriffs der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Um den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine effektive Kontrolle dieser Baumbestände auf konkrete Gefahren für den Bahnbetrieb und damit die Erfüllung der in diesem Absatz 1 auferlegten Pflichten zu ermöglichen, räumt ihnen Absatz 2 ein Betretensrecht ein und verschafft ihnen damit Zugriff auf die Drittgrundstücke. Derzeit kann die Vegetationskontrolle aufgrund des bislang fehlenden Betretensrechts nur von den Gleisen aus erfolgen. Mit diesem Verfahren ist für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in Absatz 1 verpflichtend vorgesehene Vegetationskontrolle jedoch nicht zu leisten: Schon die Rückseite der unmittelbar angrenzenden (Rand-)Bäume kann von den Gleisen aus nicht eingesehen werden; für eine belastbare Einschätzung z. B. der Standsicherheit eines Baumes wesentliche Informationen bleiben somit unzugänglich. Dies gilt umso mehr, je weiter die Bäume vom Gleis entfernt sind und der Blick vom Gleis aus durch voranstehende Bäume verdeckt wird.

Für eine den aktuellen Anforderungen entsprechende effektive Vegetationskontrolle zur Erfassung und Abschätzung von konkreten Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabfallende Äste oder sonstige Vegetation und damit die Erfüllung der in diesem Absatz auferlegten Pflichten ist ein Betretensrecht daher unumgänglich.

Das bloße Betreten des Grundstücks stellt keinen unzulässigen Eigentumseingriff in Art. 14 GG dar, da damit keine spürbare Nutzungseinschränkung verbunden ist.

Die Vegetationskontrolle ist mindestens 14 Tage vor ihrer Durchführung durch eine ortsübliche Anzeige - etwa in der örtlichen Tageszeitung - und durch einen Hinweis auf der Internetseite des Eisenbahninfrastrukturunternehmens anzukündigen. Hierdurch sollen die Verkehrssicherungspflichtigen der Grundstücke von der Vegetationskontrolle Kenntnis erlangen können. Auf ihre vorherige Aufforderung gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist ihnen Gelegenheit einzuräumen, bei der Vegetationskontrolle anwesend zu sein. Die Schienenwege betreibenden Unternehmen sollen deshalb in ihrer Ankündigung durch die Angabe eines Kontaktes ihre Erreichbarkeit sicherstellen. Die Gelegenheit der gegenseitigen Anwesenheit bei der Vegetationskontrolle soll zur Vertrauensbildung und zum gegenseitigen Verständnis beigetragen und die Akzeptanz für notwendige Maßnahmen gefördert werden. Dazu soll die Möglichkeit eröffnet werden, die Situation gemeinsam vor Ort zu besichtigen, zu erörtern und dabei offene Fragen bürgernah und unbürokratisch zu klären. Der Verkehrssicherungspflichtige eines Grundstücks kann auf diese Weise ein besseres Verständnis für die Sicherheitsanliegen des Bahnbetreibers und der Bahnbetreiber seinerseits ein besseres Verständnis für die Anliegen der Verkehrssicherungspflichtigen eines Grundstücks erlangen. Zudem könnte damit eine zügige Aufarbeitung von festgestellten Gefahräumen durch den jeweiligen Eigentümer oder den zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks wesentlich beschleunigt werden.

Soweit das Grundstück in einem erkennbaren Wohnzusammenhang steht, greift das Betreten zur Durchführung der Vegetationskontrolle in den Schutzbereich des Art. 13 Absatz 1 GG ein. Schienenwege betreibende Unternehmen haben bei solchen Wohngrundstücken deshalb nur dann ein Betretensrecht nach § 24 a Absatz 2 Satz 1, wenn die Sichtung der Verhütung dringender Gefahren für den Eisenbahnbetrieb dient, vorausgesetzt es liegen Anhaltspunkte für das Vorliegen einer solchen Gefahr vor. Angesichts der hochrangigen Bedeutung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs ist das Betreten zur Durchführung der Sichtung dann als Gefahrerforschungseingriff von der Schrankenregelung im Sinne des Art. 13 Absatz 7 GG gedeckt. Eine vorangehende Anzeige des Betretens kann in solchen Fällen aus Praktikabilitätsgesichtspunkten geboten sein, sie ist jedoch nicht erforderlich. Den Schienenwege betreibenden Unternehmen ist unverzüglich Zugang zu gewähren.

Zu Absatz 3

Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit ist das Ergebnis der Vegetationskontrolle in geeigneter Weise zu dokumentieren und dem Verkehrssicherungspflichtigen unabhängig vom Ergebnis der jeweiligen Vegetationskontrolle zugänglich zu machen. Die Dokumentation ist zum Nachweis der Erfüllung eigener Pflichten der Schienenwege betreibenden Unternehmen und zum Zweck der Eisenbahnaufsicht erforderlich. Damit der Dokumentationsaufwand für die Schienenwege betreibenden Unternehmen verhältnismäßig bleibt, soll sich die Dokumentation auf augenfälliges Gefährdungspotential, also insbesondere Gefahren- und Sorgenbäume (vgl. entsprechende Ausführungen zu Absatz 1) sowie gefährdende nicht fest mit dem Grundstück verbundene Einrichtungen entsprechend § 24 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2, konzentrieren und den Handlungsbedarf darstellen. Diejenigen, die die Verfügungsgewalt über Grundstücke besitzen, sind auf Verlangen befugt, die von Schienenwege betreibenden Unternehmen bei vorangegangenen Sichtungen angefertigten Dokumentationen über ihre Grundstücke einzusehen.

Satz 3 begründet eine Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Verkehrssicherungspflichtigen die umsturzgefährdeten Bäume anzuzeigen und ihn auf seine Verkehrssicherungspflicht sowie damit verbundene Maßnahmen hinzuweisen. Anzuzeigen sind so genannte Gefahräume im für den Schienenverkehr sicherheitsrelevanten Bereich: Ihre Stand- oder Bruchsicherheit kann aufgrund ihres Standortes, ihrer Wuchsform, ihres Gesundheitszustandes, erkennbarer Schäden im Bereich von Wurzel, Stamm oder Krone oder sonstiger erkennbare Schwächung durch äußere Faktoren (z.B. Eis oder Schnee) oder Pathogene nicht länger gewährleistet werden („Gefahrbaum“).

Zur Vermeidung von Verwechslungen bestimmt Satz 4, dass bei der Vegetationskontrolle festgestellte, zu fällende Gefahräume eindeutig und dauerhaft zu kennzeichnen sind.

Aus der bloßen Anzeige erwächst keine rechtliche Verpflichtung desjenigen, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück hat, seiner Verkehrssicherungspflicht nachzukommen. Die Anzeige hat lediglich deklaratorischen Charakter: Sie soll denjenigen, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück hat, an seine Verkehrssicherungspflicht erinnern und auf diese Weise dazu beitragen, dass er die erforderlichen Schutzmaßnahmen im eigenen Interesse durchführt.

Zu Absatz 4

Absatz 4 berechtigt Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Gefahr im Verzug die Gefährdung der Eisenbahnsicherheit durch umsturzgefährdete Gefahräume oder Zäune, Stapel, Haufen sowie nicht fest mit dem Grundstück verbundene Einrichtungen auf Kosten des Verkehrssicherungspflichtigen selbst zu beseitigen. Dabei sind die Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Forstwirtschaft zu berücksichtigen.

Eine Gefahr im Verzug liegt vor, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen davon ausgehen muss, dass eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs besteht. Sofortiger Handlungsbedarf besteht insbesondere dann, wenn ein Baum nicht mehr standsicher ist oder Teile von ihm herabzustürzen drohen, beispielsweise bei schräg stehenden Bäumen mit angehobenem Wurzelteller. Solche Gefahräume müssen dem Verantwortlichen unverzüglich gemeldet werden.

Denjenigen, die die Verfügungsgewalt über Grundstücke haben, ist es unbenommen, die Gefahrenbeseitigung anstelle des Schienenwege betreibenden Unternehmens bei einer Gefahr im Verzug selbst vorzunehmen. Diese

Abwendungsbefugnis besteht grundsätzlich. Soweit der Verantwortliche bereit ist, die Gefahr selbst ohne schuldhaftes Verzögern zu beseitigen, überlässt ihm das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen. Ist der Verantwortliche nicht erreichbar oder verweigert er seine Zustimmung, nimmt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Beseitigung unverzüglich vor. Als Eigentumseingriff sind die Maßnahmen schonend und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit durchzuführen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat das mildeste geeignete Mittel zu wählen. Satz 4 stellt klar, dass eingeschlagene Bäume dem Eigentümer oder Besitzer des Grundstücks zu belassen sind und unterstreicht damit die eigentumsrechtliche Zuordnung.

Die Beseitigung der von umsturzgefährdeten Bäumen ausgehenden Gefahr erfolgt entsprechend der allgemeinen zivilrechtlichen Ansprüche nach §§ 677, 683 BGB auf Kosten des Eigentümers oder Besitzers. Aus diesem Grund besteht kein Ersatzanspruch hinsichtlich der entgangenen Zuwachsleistung beseitigter Bäume. Unabhängig davon sind Gefahräume so schonend wie möglich einzuschlagen und auf dem Grundstück zu belassen oder dem Eigentümer oder Besitzer des Grundstückes auszuhändigen.

Ersatzansprüche des Eigentümers oder Besitzers bestehen nur für Beschädigungen von Eigentum, die durch eine unsachgemäße Durchführung einer notwendigen Maßnahme entstanden sind.

Zu Absatz 5

Schienenwege betreibende Unternehmen haben eine betriebssichere Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Absatz 3 zu gewährleisten. Grundsätzlich können von den Grundstücken entlang der Schienenwege naturbedingte Einwirkungen ausgehen, die die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigen. Absatz 5 führt die nachteiligen Einwirkungen der Natur beispielhaft auf. Maßgeblich ist, dass die Einwirkungen auf natürlichen Ursachen beruhen. Nicht erfasst werden Einwirkungen, die auf mangelnder Grundstückssicherung beruhen und durch den Grundstückseigentümer zu vertreten sind. Soweit diese Einwirkungen der Natur vermeidbar sind, berechtigt Satz 1 die Schienenwege betreibenden Unternehmen analog zu den Rechten der Straßenbaulastträger, in dem in § 24 Satz 1 genannten Bereich vorübergehende Einrichtungen zu errichten. Der Umfang des Schutzbereiches in Absatz 5 ist deckungsgleich zu dem in § 24 Satz 1 genannten Bereich, da naturbedingte Einwirkungen je nach Grundstückslage oder Beschaffenheit des Grundstücks auch in 50 Meter Entfernung zu den Gleisen bei entsprechender Witterung bzw. starken Windverhältnissen eine für den Schienenverkehr relevante Gefahrenlage verursachen können. Darüber hinaus findet in diesem Sicherheitsbereich die Kontrolle des Baumbestandes statt. Es ist deshalb anzunehmen, dass dabei auch potenzielle Gefahren durch nachteilige Einwirkungen der Natur entdeckt und die daraus resultierende Gefahrenlage durch vorübergehende Einrichtungen beseitigt werden kann. Vorübergehende Einrichtungen sind solche, die nicht fest mit dem Grundstück verbunden sind und deren Aufstelldauer auf den Zeitraum der, gegebenenfalls auch saisonal wiederkehrenden Gefahrenlage beschränkt ist, beispielsweise Schneezäune zum Schutz vor lokal auftretenden Schneeverwehungen. Die Anlage vorübergehender Einrichtungen beruht auf einer Ermessensentscheidung des Schienenwege betreibenden Unternehmens. Die Duldungspflicht der Eigentümer oder Besitzer des Grundstücks besteht nur dann, wenn die Anlage das erforderliche, geeignete und verhältnismäßige Mittel zur Verhütung der Einwirkung ist. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf den Umfang des Schutzbereiches. Die Entfernung zu den Gleisen ist bei der Errichtung der vorübergehenden Einrichtung als maßgebliches Kriterium für die Geeignetheit zu berücksichtigen. Satz 5 verpflichtet die Schienenwege betreibenden Unternehmen den Eigentümern und Besitzern der Grundstücke Aufwendungen und Schäden zu ersetzen, die ihnen durch Errichtung der vorübergehenden Einrichtungen entstehen. Die Duldung der vorübergehenden Errichtung selbst ist entschädigungslos. Die Einschränkung der Eigentümerbefugnisse erfolgt im öffentlichen Interesse der Sicherheit des Schienenverkehrs. Die Einschränkungen sind mit dem grundgesetzlich gewährten Schutz des Eigentums vereinbar, weil sie gesetzliche Konkretisierungen seines Inhalts und seiner Schranken gemäß Art. 14 Absatz 1 Satz 2 GG darstellen. Die Entschädigungspflicht bezieht sich deshalb nur auf Aufwendungen und Schäden, die ein Verpflichteter erleidet. So handelt es sich im Falle der Errichtung eines Schneezäunes, für die eine vorherige Beräumung der landwirtschaftlichen Fläche erforderlich ist, um eine entschädigungspflichtige Aufwendung. Entschädigungspflichtige Schäden sind beispielsweise solche, die dadurch entstehen, dass sich die Standdauer einer Errichtung über die Ansaatperiode im Frühjahr hinauszieht.

Zu Absatz 6

Absatz 6 räumt der für die Eisenbahnaufsicht nach § 5 zuständigen Behörde ein Betretungsrecht für die Grundstücke Dritter ein, um die Einhaltung der dem Betreiber der Schiene gemäß Absatz 1, 3 und 4 obliegenden Pflichten stichprobenhaft zu überwachen. Soweit die für die Eisenbahnaufsicht zuständigen Behörden hierfür Vorortkontrollen durchführen, haben sie entsprechend Absatz 2 Satz 1 und 2 das Recht, die Grundstücke zu betreten. Wohngrundstücke sind davon ausgenommen. Sie dürfen grundsätzlich nur zur Verhütung einer dringenden Gefahr für den Schienenverkehr betreten werden. Da die für die Eisenbahnaufsicht zuständige Behörde die Gefahr nicht selbst beseitigt, soll sie in solchen Fällen als geeigneteres und milderer Mittel das Schienenwege betreibenden Unternehmen auf das Gefahrenpotential hinweisen, um deren Beseitigung zu beschleunigen.

Zu Absatz 7

Absatz 7 stellt klar, dass durch die in den vorhergehenden Absätzen getroffenen Regelungen die Vorschriften des Naturschutzrechts und des Zweiten Abschnitts des Bundeswaldgesetzes unberührt bleiben und somit unabhängig von diesen zu berücksichtigen sind. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die Ziele der Forstwirtschaft.

Zu Nummer 15 (§ 26 Absatz 4 AEG)

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates wurde aufgehoben. Daher ist der Absatz 4 neu zu fassen.

Zu Nummer 16 (§ 28 Absatz 1 AEG)**Zu Buchstabe a (§ 28 Absatz 1 Nummer 3 AEG)**

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b (§ 28 Absatz 1 Nummer 6 AEG)

Nummer 6 wird redaktionell überarbeitet, um Verweisungsfehler zu beheben und die Zitierweise von Verweisungen der neuen Schreibweise anzugleichen.

Zu Nummer 17 (§ 29 Absatz 1 AEG)

Mit der Neufassung der Regelung wurde eine redaktionelle Überarbeitung vorgenommen. Die sprachliche Anpassung erfolgt vor dem Hintergrund der heute im Nebenstrafrecht üblichen Rechtsetzungstechnik und entsprechender Sprache.

Die neue Nummer 2 überträgt zudem eine neue Zuständigkeit im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts auf das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände des § 9 EFPV sanktionieren entsprechend Artikel 4 der Richtlinie 2005/47/EG Verstöße gegen Vorschriften über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor. Grundsätzlich werden die Vorschriften der EFPV durch die Länder überwacht, die bei festgestellten Verstößen auch die Ordnungswidrigkeitenverfahren durchführen.

Eine Ausnahme besteht bei Beamtinnen und Beamten des Bundeseisenbahnvermögens (BEV), die gemäß § 12 Absatz 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetz zur Deutschen Bahn AG oder einer ihrer ausgegliederten Tochtergesellschaften (DB AG) zugewiesen sind. Für diese ist das BEV zuständige Überwachungsbehörde. Daher steht die DB AG insoweit nicht unter Aufsicht des EBA, sodass Ordnungswidrigkeiten nach § 9 EFPV nicht unter die bisherige Zuständigkeitsregelung des § 29 Absatz 1 AEG fallen. Mangels einer anderweitigen Zuständigkeitsregelung im Sinne von § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) ist in diesen Fällen daher zur Zeit gemäß § 36 Absatz 1 Nummer 2 OWiG das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zuständige Verwaltungsbehörde für die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Der Entwurf sieht vor, eine Zuständigkeitsregelung im Sinne von § 36 Absatz 1 Nummer 1 OWiG zu schaffen und dadurch die bisherige Zuständigkeit des BMVI für die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren auf das EBA zu übertragen. Die Zuständigkeiten der Länder bleiben hiervon unberührt.

Der Entwurf trägt dem Umstand Rechnung, dass die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren eine Vollzugsaufgabe ist, die üblicherweise nicht von obersten Bundesbehörden erledigt wird, sondern von Behörden des Geschäftsbereichs. Auch führt das EBA bereits in anderen Bereichen regelmäßig Ordnungswidrigkeitenverfahren durch, so dass dort entsprechende Erfahrungen und Strukturen vorhanden sind. Diese sollen künftig auch bei Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 9 EFPV genutzt werden können. Zugleich wird hierdurch vermieden, dass das BMVI entsprechende parallele Strukturen schaffen bzw. vorhalten muss.

Mit Stand Dezember 2020 ist das BEV für die Überwachung von rund 350 Personalen zuständig, diese Zahl nimmt wegen des geschlossenen Personalbestands beim BEV grundsätzlich ab. In den elf Jahren seit Inkrafttreten der EFPV im Jahr 2009 hat das BEV bei den Überprüfungen zudem keine Verstöße festgestellt. Daher kann auch für die Zukunft davon ausgegangen werden, dass allenfalls in wenigen Einzelfällen Verstöße festgestellt werden, sodass das EBA die entsprechenden Ordnungswidrigkeitenverfahren ohne zusätzliche Sach- und Personalmittel durchführen kann.

Zu Nummer 18 (§ 30 AEG)

Die Übergangsregelung hat sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu Nummer 19 (§ 35 AEG)

Die Regelung ist jetzt in § 79 Eisenbahnregulierungsgesetz enthalten. Sie kann daher im Allgemeinen Eisenbahngesetz aufgehoben werden.

Zu Nummer 20 (§ 38 AEG)

Zu Buchstabe a

Die Übergangsvorschrift in Absatz 6 hat sich durch Zeitablauf erledigt und wird deshalb aufgehoben.

Zu Buchstabe b (§ 38 Absatz 7 AEG)

Die Übergangsvorschrift in Absatz 7 hat sich durch Zeitablauf erledigt. Sie wird durch eine neue Übergangsregelung ersetzt.

Anlage 1 zu Artikel 1 (§ 14c AEG)

Eisenbahnaufsicht über Eisenbahnen des Bundes, einschließlich Halter von Eisenbahnfahrzeugen		
Sitz im Inland	Rechtsgrundlage	Aufsichtsbehörde
EVU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Fahrzeughalter	§ 31 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Wagenhalter	§ 32 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
EIU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Sitz im Ausland		
EVU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe b AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Fahrzeughalter	§ 31 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe b AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
Wagenhalter	§ 32 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe b AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA
EIU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe b AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG	EBA

Eisenbahnaufsicht über nichtbundeseigene Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen		
Sitz im Inland	Rechtsgrundlage	Zuständige Aufsichtsbehörde
EVU, die am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen	§ 5 Absatz 1a Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 1e Satz 2 und Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1a BEVVG	EBA
Sonstige EVU	§ 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde
Fahrzeughalter von auf dem übergeordneten Netz	§ 31 AEG § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 AEG § 5 Absatz 1e Satz 2 und Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1a BEVVG	EBA

Eisenbahnaufsicht über nichtbundeseigene Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen		
Sitz im Inland	Rechtsgrundlage	Zuständige Aufsichtsbehörde
verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen		
Sonstige Fahrzeughalter	§ 31 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde
Wagenhalter, die Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister der BRD oder im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen haben	§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 a AEG § 5 Absatz 1e Satz 2 und Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1a BEVVG	EBA
Sonstige Wagenhalter	§ 32 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde
EIU, die Eisenbahninfrastruktur im übergeordneten Netz betreiben	§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 AEG § 5 Absatz 1e Satz 2 und Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1a BEVVG	EBA
Sonstige EIU	§ 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe a AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde
Sitz im Ausland		
EVU	§ 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe c AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	EBA
Fahrzeughalter	§ 31 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe c AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	EBA
Wagenhalter	§ 32 AEG § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe c AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	EBA
EIU, die Eisenbahninfrastruktur im übergeordneten Netz betreiben	§ 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 AEG § 5 Absatz 1e Satz 2 und Absatz 2 Satz 1 AEG, § 3 Absatz 1a BEVVG	EBA
Sonstige EIU	§ 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe b AEG § 5 Absatz 2 Satz 1 AEG	Landesbehörde

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes)

§ 2 Nr. 3 Bundesnichtraucherschutzgesetz enthält einen Verweis auf die §§ 3 Absatz 1 und § 2 Absatz 3c Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Dort war bisher definiert, was zu den vom Rauchverbot erfassten Serviceeinrichtungen gehört („Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen“). Mit dem Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich wurde die bisherige Definition in die Anlage 2 Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a des Eisenbahnregulierungsgesetzes verlagert. Der Verweis im Bundesnichtraucherschutzgesetz ist daher anzupassen.

Zu Artikel 3 Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes**Zu Nummer 1 (§ 8 Absatz 3 Satz 3 SchlärmschG)**

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

Zu Nummer 2 (§ 8 Absatz 4 SchlärmschG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

Zu Nummer 3 (§ 11 Absatz 1 SchlärmschG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

Zu Nummer 4 (§ 13 Absatz 1 SchlärmschG)**Zu Buchstabe a (§ 13 Absatz 1 Nummer 6 SchlärmschG)**

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

Zu Buchstabe b (§ 13 Absatz 1 Nummer 7 SchlärmschG)

Redaktionelle Änderung (Verweisungsfehler)

Zu Artikel 4 Änderung des Bundeswaldgesetzes**Zu Ziffer 1**

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Ziffer 2

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Ziffer 3 (§ 2 Absatz 2 Nummer 5 Bundeswaldgesetz)

Diese Regelung schließt Gleisanlagen vom Begriff „Wald“ aus. So fallen insbesondere Bäume, die auf einem vorübergehend nicht befahrenen Gleis wachsen, nicht unter den Waldbegriff. Eine Entfernung des Baumes bedarf daher keiner forstrechtlichen Genehmigung.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2**Stellungnahme des Bundesrates**

Der Bundesrat hat in seiner 1001. Sitzung am 5. März 2021 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. 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 Kostenvertei-

lungsregeln 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 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

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.

2. 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.

3. 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 Ausbaustandes 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.

4. 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.

5. 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 Öffnungs-

klausel 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.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

**Zu Ziffer 1 zu Artikel 1 Nummer 7a – neu – (§ 13 AEG),
Nummer 20 Buchstabe c – neu – (§ 38 Absatz 9 – neu – AEG)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag grundsätzlich zu.

Die Bundesregierung hat die Stellungnahme des Bundesrats geprüft und unterstützt diese. Die beantragte Änderung stellt inhaltlich eine ausgewogene Lösung dar, die zudem zugunsten einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene wirkt.

Mit der Neuregelung wird die Kostentragung bei Gleisanschlüssen gesetzlich festgelegt. Eine vertragliche Abbedingung zu Lasten der Anschlussnehmer ist nicht möglich. Dies sorgt für Rechtssicherheit und schafft verlässliche Rahmenbedingungen.

Die Regelung findet eine faire Kostenteilung zwischen anschlussgewährendem und anschluss-nehmendem Unternehmen. Sie unterscheidet zwischen den einmaligen Kosten des Baus bzw. der Erneuerung sowie den laufenden Kosten des Betriebs etc.

Bei einmaligen Kosten findet eine Aufteilung der Kosten zu gleichen Teilen statt, soweit diese durch das Anschlussbegehren verursacht sind. 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. Die laufenden Betriebskosten sind vom anschlussgewährenden Unternehmen allein zu tragen. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass der Verkehr im Hauptstrang deutlich mehr zu 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.

Die Bundesregierung wird zu Artikel 1 Nummer 7a (§ 13 AEG) und Nummer 20 Buchstabe c (§ 38 Absatz 9 – neu – AEG) im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens einen Formulierungsvorschlag vorlegen.

Zu Ziffer 2 zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 24 Satz 4 – neu – AEG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Aus Sicht der Bundesregierung besteht kein entsprechender Regelungsbedarf. Darüber hinaus erscheint der Vorschlag zur pauschal-einseitigen Kostenverteilung auf die Schienenwege betreibenden Unternehmen nicht gerechtfertigt. Denn zumindest nach dem Verursachungsprinzip hat derjenige, der die Verkehrssicherungspflicht verletzt, die Kosten für die Gefahrenbeseitigung zutragen. Die Gefahrenbeseitigung sollte auch so rechtzeitig erfolgen, dass es nicht zu einer Beeinträchtigung des Eisenbahnbetriebs kommt. Der Regelungsvorschlag birgt deshalb die Gefahr, dass es im konkreten Fall zu einer Verschiebung der Kostenverantwortlichkeiten kommt.

Zu Ziffer 3 zu Artikel 1 Nummer 14 (§ 24a Absatz 7 und 8 – neu – AEG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die bisherigen Maßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs im Bereich der Vegetationskontrolle haben sich insbesondere im Hinblick auf die Zunahme von Extremwetterereignissen als nicht ausreichend erwiesen. Eine behördliche Ausnahmeregelung, die die EIU von ihrer Pflicht nach § 24a Absatz 1 AEG-E entbindet, würde das Ziel der Regelung, die Schienenfahrwegverfügbarkeit zu erhöhen, konterkarieren. Im Hinblick auf die ähnlich gelagerten Untersuchungs- und Überwachungspflichten gemäß § 17 Absatz 2 EBO gibt es auch keinen Ausnahmetatbestand.

Darüber hinaus besteht keine Notwendigkeit für die vorgeschlagene Ergänzung des § 24a AEG-E. Soweit der Ausnahmetatbestand auf die örtlichen Verhältnisse abstellt, ist darauf hinzuweisen, dass sich der Arbeitsaufwand in solchen Fällen in einem überschaubaren Rahmen halten dürfte. Die Vorschrift räumt zudem den Schienenwege betreibenden Unternehmen in zeitlicher Hinsicht bereits ein gewisses Ermessen ein, in dem sie keine festen Fristen für die Vegetationskontrolle bestimmt. Der im Übrigen dargestellte Anwendungsbereich ist zu unbestimmt und mit Blick auf ein mögliches sicherheitsgefährdendes Ereignis nicht nachvollziehbar dargestellt. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Begriffe „Verkehrsbedeutung“, „Ausbauzustand“ und „potentielle Betriebsgefährdung“. Die Umsetzung erscheint deshalb nicht praktikabel. Die Eisenbahnaufsicht könnte die Entscheidung über eine Entpflichtung nicht unter Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten Sachverhalte treffen, gleichwohl wäre die Entpflichtung behördlich legitimiert.

Des Weiteren ist die Entscheidung über eine entsprechende Entpflichtung nicht Gegenstand der Eisenbahnaufsicht. Beim Eisenbahn-Bundesamt wäre dennoch mit einer Vielzahl von Einzelfallentscheidungen sowohl für die Eisenbahnen des Bundes als auch für die der Länder zu rechnen, soweit die Landeseisenbahnaufsicht vertraglich auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen wurde. Das hierfür notwendige Fachpersonal steht sowohl quantitativ als auch qualitativ im Eisenbahn-Bundesamt nicht zur Verfügung.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu.

Sie unterstützt insbesondere die Zielrichtung des Änderungsvorschlages, Klarheit darüber herzustellen, dass nicht großflächige an Gleise anschließende vegetationsbestandene Bereiche vom Begriff des Waldes ausgenommen werden, sowie zu unterbinden, dass häufig an Bahngleisen befindliche Ersatz- und Ausgleichsflächen forstwirtschaftlichen Charakters ihre Funktion und Waldeigenschaft verlieren.

Aufgrund der Formulierung „planungsrechtlich bestehende Bahnanlage“ kann dem Vorschlag jedoch nicht vollumfänglich gefolgt werden. Der Anwendungsbereich der Regelung wäre im Hinblick auf die in § 4 EBO enthaltene Definition des Begriffs Bahnanlage zu weitgehend. Der Begriff Bahnanlage ist zudem gleichbedeutend mit dem der Eisenbahnbetriebsanlage in der Planfeststellung. Auch im Hinblick auf die insoweit einschlägige Rechtsprechung würde der Begriff Bahnanlage zu weit führen. Sachlich richtig wäre die Verwendung des Begriffes Schienenwege, einschließlich derer in Serviceeinrichtungen. Hinsichtlich der verschlagenen Einfügung der sechs Meter Spanne wird darauf hingewiesen, dass eine Spanne von 6,80 m deutliche Umsetzungsvorteile für elektrifizierte Strecken brächte und deshalb zu bevorzugen wäre.

Die Bundesregierung wird zu Artikel 4 Nummer 3, § 2 Absatz 2 Nummer 5 Bundeswaldgesetz im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens einen Formulierungsvorschlag vorlegen.

Zu Ziffer 5 – Prüfbitte zu Artikel 4 (§2 Absatz 2 Nummer 5 BWaldG)

Die Bundesregierung beantwortet die Prüfbitte wie folgt:

§ 2 BWaldG ist gestützt auf den Kompetenztitel des Artikels 74 Absatz 1 Nummer 17 GG. Dies gilt auch für die in Artikel 4 des vorliegenden Gesetzentwurfs vorgesehene Änderung des § 2 Absatz 2 BWaldG. Nach § 2 Absatz 3 erste Alternative BWaldG können die Länder andere Grundflächen dem Wald zurechnen. Diese Ermächtigung für die Länder zur sachlichen Ausweitung des Waldbegriffs nach § 2 Absatz 1 BWaldG wird damit insoweit

eingeschränkt als sie sich nur auf andere Grundflächen als die in § 2 Absatz 1 und 2 BWaldG genannten Grundflächen bezieht. Wenn der Bundesgesetzgeber den Katalog der in § 2 Absatz 2 BWaldG genannten Flächen, mithin der Flächen, die kein Wald im Sinne des BWaldG sind, erweitert, verneint er für diese Flächen bundeseinheitlich die Waldeigenschaft. Die Länder sind nicht befugt, in § 2 Absatz 2 BWaldG bezeichneten Flächen auf Grund der Ermächtigung des § 2 Absatz 3 erste Alternative BWaldG dem Wald (wieder) zuzurechnen. Der nach der Änderung des § 2 Absatz 2 BWaldG durch den vorliegenden Gesetzentwurf geltende Waldbegriff ist für den landesrechtlichen Waldbegriff und die landesrechtlichen Bestimmungen, die diesen oder den bundesrechtlichen Waldbegriff in Bezug nehmen, maßgeblich.

Darstellung der Veränderung des Erfüllungsaufwands:

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu bzw. greift sein Anliegen auf zu den Nummern 1 und 4.

Erfüllungsaufwand zu Ziffer 1:

Der Vorschlag der Bundesregierung zu Ziffer 1 führt durch die Änderung von § 13 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu einem Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 56 200 Euro. Ein weiterer Erfüllungsaufwand entsteht nicht.

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.

Erfüllungsaufwand zu Ziffer 4:

Die mit dem Bundesratsantrag bzw. der daraus folgenden Formulierungshilfe beabsichtigte Änderung des § 2 BWaldG dient im Wesentlichen der Klarstellung der ursprünglichen Änderung des BWaldG durch den Regierungsentwurf. Sie hat deshalb keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand.

