

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (EbRbG) (Stand: 30.10.2020)

Ihre Nachricht vom: 03.11.2020 (E-Mail)
Unser Zeichen: ER-4/4-Fa

Sehr geehrte Frau Dr. Martin,

wir danken Ihnen recht herzlich für die Möglichkeit der Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (EbRbG) nach dem Stand vom 30.10.2020. Gerne äußern wir uns dazu wie folgt:

Zum Vorblatt, A Problem und Ziel:

Die neuen §§ 24 und 24a AEG-E sehen Schutzmaßnahmen in Bezug auf mögliche vegetationsbedingte Beeinträchtigungen von Eisenbahnanlagen vor. „Durch die Regelung des § 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“ (Vorblatt Seite 1).

Bereits an dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass sich die Sicherheitspflichten der Eisenbahnen nach § 4 AEG grundsätzlich nur auf den eigenen Bereich beziehen. Die Sicherheitspflichten nach § 4 AEG dienen hingegen nicht dazu, potenzielle Störer des Bahnbetriebs zu entlasten und ihnen Handlungspflichten abzunehmen. Soweit von Nachbargrundstücken Beeinträchtigungen für den Bahnbetrieb ausgehen können, liegt die Verantwortung bei den jeweiligen Grundstückseigentümern bzw. -besitzern.

Zum Vorblatt, B. Lösung:

Wir regen an, die Wörter „Mit diesem Gesetz zur Neuregelung des § 24 und § 24a AEG“ durch die Wörter „Mit den neuen §§ 24 und _ 24a AEG“ zu ersetzen. Derzeit nicht existente Vorschriften können nicht neu geregelt werden, sie werden erst geschaffen.

23. November 2020

Wir lieben
EUROPA



*We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europe*

www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Es soll eine Klarstellung der Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgen, vegetationsbedingte Gefahrensituationen für den Eisenbahnbetrieb abzuwehren, soweit Eigentümer und Besitzer von Grundstücken ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht nachkommen. Auch diese Aussage gibt Anlass für den nochmaligen Hinweis, dass sich die Sicherheitspflichten der Eisenbahnen nach § 4 AEG grundsätzlich nur auf den eigenen Bereich beziehen. Sie dienen hingegen nicht dazu, potenzielle Störer des Bahnbetriebs zu entlasten und ihnen Handlungspflichten abzunehmen. Soweit von Nachbargrundstücken Beeinträchtigungen für den Bahnbetrieb ausgehen können, liegt die Verantwortung bei den jeweiligen Grundstückseigentümern bzw. -besitzern.

Zur Verdeutlichung: Müsste der Eisenbahnunternehmer etwa auch die Handlungspflichten des Trägers der Straßenbaulast übernehmen, wenn Letzterer seinen Verantwortlichkeiten gemäß § 14 EBKrG nicht in gehöriger Weise nachkäme und umgekehrt?

Aus Gründen äußerster Vorsorge sollte bereits hier Erwähnung finden, dass für die Freihaltung von Sichtflächen an Bahnübergängen der Träger der Straßenbaulast verantwortlich ist (§ 14 Abs. 2 Nr. 2 i. V. m. Abs. 1 EBKrG).

Zum Vorblatt, D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand:

Wir machen darauf aufmerksam, dass der Bund keine Erwähnung findet.

Zum Vorblatt, E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

Die Einschätzung, dass der Wirtschaft durch dieses Gesetz ein voraussichtlich nur geringer Erfüllungsaufwand entsteht, teilen wir nicht. Wegen der weiteren Einzelheiten verweisen wir auf unsere Ausführungen „Zur Begründung Seite 15 f. („Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“).

Zu § 4b Abs. 1 Satz 4 AEG-E:

Wir regen an, im Änderungsbefehl die Wörter „Nummer „1 Buchstabe f“ durch“ durch die Wörter „„Nummer _1 Buchstabe f“ _durch“ zu ersetzen.

Zu § 6 Abs. 5 Satz 2 AEG-E:

Wir regen an, die Wörter „nach § 11“ zu streichen.

Entgegen der Begründung (Seite 21) verpflichtet die Regelung des § 6 Abs. 5 AEG-E die Genehmigungsbehörde nicht bei jedem Wechsel des Betreibers im Ergebnis zur Aufhebung der bisher für ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen geltenden Genehmigung zum Betrieb der betreffenden Eisenbahninfrastruktur. Es wird gerade keine Widerrufsmöglichkeit einer bereits erteilten Genehmigung für alle Fälle normiert, in denen „sich zwei Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die Abgabe einer Eisenbahninfrastruktur einigen“ (Begründung Seite 21). Erfasst werden vielmehr nur Betreiberwechsel im Zuge eines Stilllegungsverfahrens nach § 11 AEG. Mit der hier vorgeschlagenen Streichung werden richtigerweise alle Betreiberwechsel und nicht nur Betreiberwechsel im Rahmen eines Verfahrens nach § 11 AEG erfasst.

Zu § 7f Abs. 1 Satz 2 AEG-E:

Wir regen als redaktionelle Änderung an, nach dem Wort „sowie“ das Wort „nach“ einzufügen.

Zu § 11 Abs. 1a Satz 1 AEG:

Wir fragen an, warum die im Vorentwurf nach dem Stand vom 14.06.2019 vorgesehene Korrektur des § 11 Abs. 1a Satz 1 AEG („Satz 2“ statt „Satz 1“) unterbleibt.

Zu § 11 Abs. 4 AEG:

Wir fragen an, warum die im Vorentwurf nach dem Stand vom 14.06.2019 vorgesehene Korrektur des § 11 Abs. 4 AEG („Satz 3“ statt „Satz 2“) unterbleibt.

Zu § 14a Abs. 3 AEG:

Wir regen an, nach der Angabe „Absatzes 1“ die Angabe „Satz 1“ zu ergänzen.

Zu § 23 Abs. 1 Satz 4 AEG-E:

Unter Hinweis auf die Begründung (Seite 24) regen wir an, die Wörter „der nicht betriebsnotwendigen Anlagen“ durch die Wörter „von Eisenbahnanlagen“ zu ersetzen.

Zu § 23 Abs. 2 AEG-E:

Wir regen an, die Vorschrift redaktionell wie folgt zu fassen:

„(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,
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 betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern. Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme soll drei Monate nicht überschreiten.“

Auf diese Weise kommt die Differenzierung zwischen Information (Nr. 1) und Aufforderung zur Stellungnahme (Nr. 2) besser zur Geltung.

Zu § 24 AEG-E:

Wir begrüßen ausdrücklich, dass „die bestehenden Pflichten der Eigentümer und dinglich Berechtigten von Grundstücken entlang der Bahnstrecke innerhalb des sicherheitsrelevanten Bereichs“ (Begründung Seite 25) gesetzlich konkretisiert werden. Dies trägt nicht zuletzt auch zur Sensibilisierung des vorgenannten Personenkreises bei.

„§ 24 bildet die im Richterrecht über Jahrzehnte entwickelte bestehende Rechtslage 1:1 ab“ (Begründung Seite 25). Die Vorschrift beinhaltet also keine neuen Pflichten für Eigentümer und zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks.

Nach der bestehenden Rechtslage „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 wie öffentliche Verkehrsflächen ausgeht“ (Begründung Seite 25). „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“ (Begründung Seite 25).

„Zur Gefahrenabwehr sieht der BGH es als notwendig, möglich und zumutbar an, dass der Verkehrssicherungspflichtige den Baumbestand im sicherheitsrelevanten Bereich in angemessenen Zeitabständen zum Beispiel auf Standsicherheit, Krankheitsbefall oder konkret bruchgefährdete Äste kontrolliert“ (Begründung Seite 26). Die mit § 24 AEG-E „verbundene gesetzliche Normierung des Richterrechts soll die Situation für Rechtsunterworfenen und -anwender transparenter und leichter zugänglich machen und auf diesem Wege zur Rechtssicherheit beitragen“ (Begründung Seite 25).

Um die angestrebte Transparenz für Eigentümer und zur Nutzung dinglich Berechtigte von Grundstücken entlang der Bahnstrecke auf das notwendige Maß zu heben, regen wir an, § 24 AEG-E wie folgt zu fassen:

„(1) Der Eigentümer und der zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks sind verpflichtet, den Baumbestand auf dem Grundstück innerhalb eines Streifens von 50 Metern entlang der Gleise, gemessen von der Gleismitte des außenliegenden Gleises, darauf zu sichten, ob konkrete Gefahren für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabfallende Äste oder sonstige Vegetation bestehen.

„(2) Der Eigentümer und der zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks sind verpflichtet, die notwendigen, ihnen möglichen und zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um konkrete Gefahren für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabfallende Äste oder sonstige Vegetation in dem in Absatz 1 genannten Bereich abzuwehren.

„(3) Der Eigentümer und der zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks haben das Ergebnis der Inspektion nach Absatz 1 und die ergriffenen Maßnahmen nach Absatz 2 in geeigneter Weise zu dokumentieren und dem Betreiber der Schienenwege eine Kopie der Dokumentation auszuhändigen. Der Betreiber der Schienenwege ist auf Verlangen befugt, die vom Eigentümer oder dem zur Nutzung dinglich Berechtigten des Grundstücks über das Grundstück angefertigten Aufzeichnungen einzusehen.

„(4) § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleibt unberührt.“

Mit den vorbezeichneten Ergänzungen werden der Umfang und die Tragweite der dem Eigentümer und dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks obliegenden Verkehrssicherungspflicht für diese leicht nachvollziehbar dargestellt. Bei der Inspektion nach Absatz 1 handelt es sich nicht um eine zusätzliche, sondern lediglich um die Beschreibung einer bereits bestehenden Pflicht. Sie hat der Gefahrenabwehr nach Absatz 2 – eine Frage der Logik – in jedem Falle voranzugehen. Zu Art, Umfang und Häufigkeit der notwendigen Inspektionen geben die Erläuterungen zu § 24a Abs. 1 AEG-E Auskunft (Begrün-

dung Seite 27), die zur besseren Transparenz auch bei der Begründung zu § 24 AEG-E zu finden sein sollten. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit – nicht zuletzt auch für die Eisenbahnaufsichtsbehörden des Bundes und der Länder – ist das Ergebnis der Vegetationskontrolle zu dokumentieren und dem Betreiber der Schienenwege unabhängig vom Ergebnis der jeweiligen Vegetationskontrolle zugänglich zu machen (vgl. Begründung Seite 28). Hierüber verhält sich Absatz 3. Die Ergänzung in Absatz 4 dient der Klarstellung, dass Sichtflächen an Bahnübergängen – und zwar unabhängig vom Eigentum oder einer dinglichen Berechtigung am Grundstück – besonderer Aufmerksamkeit des Trägers der Straßenbaulast bedürfen. § 14 EBKrG normiert eigenständige Pflichten, die zudem nur teilweise mit den aus § 24 AEG-E resultierenden Pflichten deckungsgleich sind.

Zu dem Entwurf in der Textfassung vom 30.10.2020 regen an, in der Überschrift nach dem Wort „Eigentümer“ die Wörter „eines Grundstücks“ zu ergänzen oder das Wort „Eigentümer“ durch das Wort „Grundstückseigentümer“ zu ersetzen.

Der Terminologie des Allgemeinen Eisenbahngesetzes folgend regen wir an, das Wort „Schienenverkehrs“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrs“ zu ersetzen. Diese Anregung gilt entsprechend für alle nachfolgenden Vorschriften, ohne dass hierauf noch einmal separat hingewiesen wird.

Wir regen an, das Wort „zu“ vor dem Wort „abzuwehren“ zu streichen.

Wir regen an, die Begründung um einen Hinweis darauf zu ergänzen, dass es sich bei § 24 AEG-E um ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB handelt.

Wir regen weiter an, die Begründung um einen Hinweis darauf zu ergänzen, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden des Bundes und der Länder die Beachtung des § 24 AEG-E durch Eigentümer und zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 AEG überwachen werden. Deren Verkehrssicherungspflicht ist zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs künftig öffentlich-rechtlich ausgestaltet.

In diesem Zusammenhang regen wir aus Gründen äußerster Vorsorge an, zu prüfen, ob möglicherweise der Anwendungsbereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes („Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen“, § 1 Abs. 2 Satz 1 AEG) mit Blick auf die öffentlich-rechtlichen Pflichten der Eigentümer und der zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks modifiziert werden müsste. Ist dies nicht der Fall, wäre ein klarstellender Hinweis in der Begründung zur Vermeidung etwaiger Rechtsstreitigkeiten sachdienlich.

Zu § 24 Satz 2 AEG-E (neu):

Wir regen an, § 24 AEG-E um folgenden Satz 2 – redaktionell käme auch ein eigenständiger Absatz 2 in Betracht – zu ergänzen:

„§ 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleibt unberührt.“

Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass Sichtflächen an Bahnübergängen – und zwar unabhängig vom Eigentum oder einer dinglichen Berechtigung am Grundstück – besonderer Aufmerksamkeit des Trägers der Straßenbaulast bedürfen. § 14 EBKrG normiert eigenständige Pflichten, die zudem nur teilweise mit den aus § 24 AEG-E resultierenden Pflichten deckungsgleich sind.

Zu § 24a AEG-E (Überschrift):

Wir regen an, die Überschrift des § 24a AEG-E wie folgt zu ergänzen:

„Pflichten und Befugnisse der Betreiber der Schienenwege“

§ 24a AEG-E beinhaltet nicht nur Pflichten der Betreiber der Schienenwege, sondern räumt ihnen auch Befugnisse ein (z. B. Betretungsrecht, Recht zur Beseitigung von Gefahren auf fremden Grundstücken).

Zu § 24a Abs. 1 AEG-E:

Zur Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 3 AEG sollen Betreiber der Schienenwege zur Baumschau auf Nachbargrundstücken in dem in § 24 AEG-E genannten Bereich – also innerhalb eines Streifens von 50 Metern entlang der Gleise – verpflichtet werden. Eine solche Regelung ist aus Sicht der Eisenbahnen nicht akzeptabel. Sie geht über die Sicherheitspflichten der Eisenbahnen nach § 4 Abs. 3 AEG weit hinaus.

Nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 AEG sind die Eisenbahnen verpflichtet, „ihren“ Betrieb sicher zu führen. Bezugsobjekt für die Pflicht zur sicheren Betriebsführung ist grundsätzlich nur die eigene Eisenbahninfrastruktur. Dies ergibt sich aus § 4 Abs. 1 Nr. 2 AEG. Danach müssen „Eisenbahninfrastrukturen“ den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Betrieb genügen. Dies ergibt sich weiter aus § 4 Abs. 3 Satz 2 AEG, wonach die Eisenbahnen (nur) verpflichtet sind, „die Eisenbahninfrastruktur“ als solche in betriebssicherem Zustand zu halten. Die Eisenbahninfrastruktur umfasst nach der Legaldefinition in § 2 Abs. 6 AEG „die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen.“ Bäume auf Nachbargrundstücken gehören ersichtlich nicht zu den Betriebsanlagen der Eisenbahnen.

Nur am Rande sei das Kuriosum erwähnt, dass nach der Legaldefinition in § 2 Abs. 7b AEG „Betrieb“ der Eisenbahnanlagen die Zugtrassenzuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Wegeentgelten sind. Nachbargrundstücke betreffende Verkehrssicherungspflichten dürften hierfür nicht von besonderer Relevanz sein.

Auch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung stellt für den sicheren Betrieb grundsätzlich auf „Bahnanlagen“ als dem maßgeblichen Bezugsobjekt ab, für das eine Eisenbahn nur verantwortlich ist. Nach § 2 Abs. 1 EBO müssen (nur) „Bahnanlagen“ so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn „die Bahnanlagen“ den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Nur „Bahnanlagen“ sind nach § 17 Abs. 1 Satz 1 EBO planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit zu untersuchen.

„Bahnanlagen“ sind nach § 4 Abs. 1 EBO alle „Grundstücke ... einer Eisenbahn“, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind.

Von Nachbargrundstücken, für welche die Eisenbahn zur Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 3 AEG zusätzlich verantwortlich sein sollte, ist in keiner der vorzitierten Vorschriften die Rede. In aller Deutlichkeit gilt es daher den Grundsatz zu betonen, dass die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfra-

struktur – plakativ ausgedrückt – an der Grenze des Regellichtraums nach § 9 EBO endet.

In diesem Zusammenhang soll nicht verkannt werden, dass der Baumbestand auf Nachbargrundstücken sehr wohl zu sicherheitsrelevanten Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs führen kann. Nur ist hierfür nicht die Eisenbahn, sondern sind hierfür der jeweilige Eigentümer und der zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks verantwortlich.

Exakt die auf Seite 27 der Begründung beschriebenen Modalitäten der Baumschau einschließlich der geforderten Regelmäßigkeit und der flankierend angesprochenen Dokumentationspflichten sind originär dem Eigentümer und dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks aufzugeben. Sie allein haben sicherzustellen, dass von ihrem Grundstück keine Gefährdungen im Allgemeinen und des benachbarten Bahnbetriebs im Besonderen ausgehen. Sie haften dafür im Ereignisfall und haben sich gegebenenfalls auch strafrechtlich zu verantworten.

Wollte man die Betreiber der Schienenwege insoweit ebenfalls zur Baumschau verpflichten, würde dies zu Doppelprüfungen führen. Bei einem Streckennetz der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen von gut 39.000 km mit beidseits der Strecken innerhalb eines Streifens von 50 Metern zu begutachtenden Grundstücken käme auf die Betreiber der Schienenwege – sie haben nach der Vorstellung des Gesetzgebers hierfür eigens qualifiziertes Personal und ausreichend finanzielle Mittel bereitzustellen (Begründung Seite 27) – ein nicht zu rechtfertigender Aufwand mit der entsprechenden Kostenfolge zu.

Bei der Gelegenheit soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Eisenbahnen gerade in den vergangenen Jahren bereits auf freiwilliger Basis erhebliche Anstrengungen unternommen haben, um angrenzende Vegetation möglichst eisenbahnverträglich herzurichten. Die originäre Verantwortlichkeit der Eigentümer und der zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks schließt zudem nicht aus, dass die Eisenbahnen auch ohne Rechtspflicht Umsicht walten lassen, augenfällige Gefährdungen dem Eigentümer oder dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks melden und auf Abhilfe drängen. Insbesondere die DB Netz AG hat sich selbst Regeln gegeben, nach denen sie unter bestimmten Voraussetzungen und in bestimmtem Umfang auch Nachbargrundstücken Aufmerksamkeit widmet.

Nach dem jetzt vorgestellten Modell jedoch soll den Eisenbahnen de facto der wesentliche Teil einer allein Dritten obliegenden Verkehrssicherungspflicht – mit dem entsprechenden Aufwand und mit der entsprechenden Kostenfolge – auferlegt werden. Im Ereignisfall könnten sich die Eisenbahnen zudem zivilrechtlichen Haftungsansprüchen und gegebenenfalls auch einer strafrechtlichen Verantwortlichkeit ausgesetzt sehen. Dies alles ist aus Sicht der Eisenbahnen nicht hinnehmbar.

Soweit ersichtlich existiert lediglich ein einziger Ausnahmetatbestand, in welchem die Eisenbahn – um im Bild zu bleiben – über das eigene Lichtraumprofil hinauszuschauen hat: Nach § 17 Abs. 2 EBO sind gefährdete Stellen so zu überwachen, dass Betriebsgefährdungen rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen getroffen werden können. Nur dann also, wenn eine „gefährdete Stelle“ identifiziert werden kann, wäre ein Betreiber der Schienenwege – bezogen auf diesen eng umgrenzten Bereich – in der Pflicht, zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs nach § 4 Abs. 3 AEG auch einem Nachbargrundstück Aufmerksamkeit zu widmen.

Für angebracht hielten wir eine Berechtigung (nicht: Verpflichtung) des Betreibers der Schienenwege, bei augenfälligem Gefährdungspotenzial kritische Bäume auch auf fremdem Grund und Boden ungeachtet der Verantwortlichkeit des Eigentümers oder des zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks selbst inspizieren zu dürfen. Für diesen Zweck wäre in § 24a Abs. 1 AEG-E das Wort „vorrangigen“ durch das Wort „alleinigen“ und das Wort „verpflichtet“ durch das Wort „berechtigt“ zu ersetzen.

Zu § 24a Abs. 2 Satz 2 AEG-E:

Wir bitten, in der Begründung klarzustellen, dass eine Terminabstimmung mit dem Eigentümer und dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks nicht erfolgt. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Option der Anwesenheit bei der Maßnahme (§ 24a Abs. 2 Satz 2, zweiter Halbsatz AEG-E).

Wir regen an, im zweiten Halbsatz das Wort „Maßnahme“ durch das Wort „Maßnahmen“ zu ersetzen.

Zu § 24a Abs. 2 Satz 3 AEG-E:

Die Verpflichtung, Zugang gewähren zu müssen, besteht nur bei einer dringenden Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs. Ob eine dringende Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs vorliegt, wird sich vielfach erst nach dem Betreten des Grundstücks und nach der Inspektion des Baumbestandes feststellen lassen. Die Anspruchsvoraussetzungen für ein Zugangsrecht wären also unter Umständen schwer darzulegen. Möglicherweise wäre hier eine etwas offenere Formulierung zweckmäßig (z. B. „wenn eine [dringende] Gefahr für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu besorgen steht“).

Wir regen an, zu prüfen, ob die den Eigentümer oder zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks treffende Verpflichtung zur Gewährung von Zugang nicht auch auf Besitzer (z. B. Mieter, Pächter) erweitert werden müsste.

Zu § 24a Abs. 3 Sätze 1 und 2 AEG-E:

Wir regen an, § 24a Abs. 3 Satz 1 AEG-E wie folgt zu fassen und § 24a Abs. 3 Satz 2 AEG-E zu streichen:

„Der Betreiber der Schienenwege hat das Ergebnis der Inspektion nach Absatz 1 in geeigneter Weise zu dokumentieren ____.“

§ 24a Abs. 3 Satz 1 im Übrigen und Satz 2 AEG-E sind aus Sicht der Eisenbahnen abzulehnen. Es ist nicht Aufgabe eines Betreibers der Schienenwege, die Verkehrssicherheit benachbarter Grundstücke für den Eigentümer oder den zur Nutzung dinglich Berechtigten zu prüfen und den genannten Personenkreis sodann auch noch mit Dokumenten auszustatten, die ihnen nicht nur die eigene Prüfung ersparen, sondern im Ereignisfall zu ihren Gunsten haftungsentlastend wirken können. Eine Dokumentation ist lediglich zum Nachweis der Erfüllung eigener Pflichten des Betreibers der Schienenwege und zum Zwecke der Eisenbahnaufsicht erforderlich.

Für erwägenswert hielten wir allenfalls eine Pflicht des Betreibers der Schienenwege, den Eigentümer oder den zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks auf augenfälliges Gefährdungspotenzial („Gefahräume“, „Sorgenbäume“) und entsprechenden Handlungsbedarf hinzuweisen (§ 24a Abs. 3 Sätze 3 und 5 AEG-E). Hierfür allerdings bedürfte es nicht unbedingt einer gesetzlichen

Regelung. Jeder Betreiber der Schienenwege wird ein Eigeninteresse daran haben, den Verkehrssicherungspflichtigen bösgläubig und damit handlungspflichtig zu machen.

Aus Sicht der Eisenbahnen wäre die angedachte Regelung umzukehren: Der Eigentümer und der zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks haben dem Betreiber der Schienenwege in der beschriebenen Weise das Ergebnis ihrer turnusmäßigen Prüfung zugänglich zu machen. Sie belegen so, dass von ihrem Grundstück mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Gefahren für den Eisenbahnverkehr ausgehen werden.

Zu § 24a Abs. 3 Sätze 3 bis 5 AEG-E:

Wir regen an, § 24a Abs. 3 Sätze 3 bis 5 AEG-E als eigenständigen Absatz auszugestalten.

Zu § 24a Abs. 4 Satz 1 AEG-E:

Wir regen an, die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„Bei Gefahr im Verzug für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume hat der Eigentümer oder der zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks die von ihnen ausgehende Gefahr unverzüglich zu beseitigen; der Betreiber der Schienenwege ist zur jederzeitigen Ersatzvornahme berechtigt.“

Die Vorschrift konkretisiert die Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers und des zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks nach § 24 AEG-E und schafft zugleich eine Rückfallebene.

Hilfsweise bitten wir, das Wort „hat“ durch das Wort „kann“ zu ersetzen und das Wort „zu“ zu streichen. Es ist nicht Aufgabe eines Betreibers der Schienenwege, Verkehrssicherungspflichten auf fremden Grundstücken wahrzunehmen. Es wäre allerdings hilfreich, wenn er dies nach seinem Ermessen tun dürfte. Namentlich dann, wenn der Verantwortliche nicht erreichbar ist oder er die Gefahr nicht unverzüglich selbst beseitigt, käme eine Ersatzvornahme durch den Betreiber der Schienenwege in Betracht. Eine unbedingte Pflicht des Betreibers der Schienenwege, Gefahrbäume unverzüglich beseitigen zu müssen, könnte hingegen von dem Eigentümer oder dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks nur allzu leicht dahingehend missverstanden werden, selbst entpflichtet worden zu sein.

Hilfsweise bitten wir weiter, nach dem Wort „beseitigen“ die Wörter „oder der Gefahr auf andere geeignete Weise zu begegnen“ einzufügen. Jedenfalls in der Begründung sollte klargestellt werden, dass der Betreiber der Schienenwege auch von Möglichkeiten der Gefahrenkompensation Gebrauch machen kann, ohne gegen § 24a Abs. 4 Satz 1 AEG-E zu verstoßen (z. B. Einrichtung von Langsamfahrstellen oder Streckensperrungen). So kann etwa die vorübergehende Einstellung des Betriebes insbesondere für ehrenamtlich geführte Museumsbahnen eine verhältnismäßigere Reaktion sein.

Wir regen an, in der Begründung klarzustellen, dass der Betreiber der Schienenwege nicht fortlaufend nach umsturzgefährdeten Bäumen auf Nachbargrundstücken aktiv Ausschau zu halten hat, sondern seiner Pflicht grundsätzlich durch die turnusmäßigen Inspektionen genügt.

Wir machen darauf aufmerksam, dass das Betretungsrecht nach § 24a Abs. 2 Satz 1 AEG-E ausdrücklich auf den in § 24a Abs. 1 AEG-E genannten Zweck (Sichtung abzuwehrender Gefahren) beschränkt ist. Wir regen an, zu prüfen, ob das Betretungsrecht nicht auf den in § 24a Abs. 4 Satz 1 AEG-E genannten Zweck (Beseitigung erkannter Gefahren) zu erweitern wäre.

Zu § 24a Abs. 4 Satz 2 AEG-E:

Bislang war konsequent von dem Eigentümer und dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks die Rede. Wir regen an, auch hier neben dem Eigentümer und dem Besitzer den zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks als Duldungs- und Kostenerstattungspflichtigen anzuführen. Wir regen weiter an, ausdrücklich eine gesamtschuldnerische Haftung vorzusehen.

Zu § 24a Abs. 4 Satz 3 AEG-E:

Bislang war konsequent von dem Eigentümer und dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks die Rede. Wir regen an, auch hier neben dem Eigentümer und dem Besitzer den zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks anzuführen.

Wir regen weiter an, die Wörter „ohne schuldhaftes Verzögern“ durch das Wort „unverzüglich“, jedenfalls aber das Wort „Verzögern“ durch das Wort „Zögern“ zu ersetzen (vgl. § 121 Abs. 1 Satz 1 BGB).

Eigentümer oder Besitzer haben die erforderlichen Maßnahmen „im Benehmen mit dem Betreiber der Schienenwege“ durchzuführen. In Anbetracht des Gefährdungspotenzials hielten wir flankierend eine ausdrückliche Vorschrift des Inhalts für angebracht, dass Eigentümer und Besitzer bei Durchführung der erforderlichen Maßnahmen die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs keinesfalls beeinträchtigen dürfen.

Zu § 24a Abs. 4 Satz 5 AEG-E:

Bislang war konsequent von dem Eigentümer und dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks die Rede. Wir regen an, auch hier neben dem Eigentümer und dem Besitzer den zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks anzuführen.

Wir regen weiter an, den in diesem Zusammenhang fälschlich verwendeten Begriff „Eingeschlagene“ durch das Wort „Geschlagene“ oder besser „Gefällte“ und das Wort „Grundstückes“ durch das Wort „Grundstück_s“ zu ersetzen.

Zu § 24a Abs. 4 Satz 6 AEG-E:

Bislang war konsequent von dem Eigentümer und dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks die Rede. Wir regen an, auch hier neben dem Eigentümer und dem Besitzer den zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks anzuführen.

Zu § 24a Abs. 4 Satz 7 AEG-E:

Wir regen an, das Wort „die“ vor dem Wort „unsachgemäße“ durch das Wort „eine“ sowie das Wort „Schutzmaßnahmen“ durch das Wort „Schutzmaßnahmen“ zu ersetzen, nach den Wörtern „den Betreiber“ die Wörter „der Schienenwege“ einzufügen, die Wörter „zu diesem Zwecke“ (zum Zwecke der unsachgemäßen

Durchführung von Schutzmaßnahmen?) zu streichen, vor dem Wort „dinglich“ die Wörter „dem zur Nutzung“ und nach dem Wort „Berechtigten“ die Wörter „eines Grundstücks“ einzufügen.

Zu § 24a Abs. 5 AEG-E:

Nach der hier vertretenen Auffassung obliegen die in § 24a Abs. 5 AEG-E angesprochenen Pflichten nicht dem Betreiber der Schienenwege, sondern dem Eigentümer, dem zur Nutzung dinglich Berechtigten und gegebenenfalls dem Besitzer eines Grundstücks. Die Vorschrift wäre mithin entsprechend zu modifizieren. Bei der Gelegenheit regen wir an, zu prüfen, ob nicht bereits § 5a Abs. 4 Nr. 1 AEG den Eisenbahnaufsichtsbehörden ein hinreichendes Betretungsrecht einräumt.

Zu § 24a Abs. 6 AEG-E:

Wir regen an, zu präzisieren, auf welches Kapitel des Bundeswaldgesetzes sich der Hinweis auf den Zweiten Abschnitt beziehen soll.

Zu §§ 24, 24a AEG-E:

Bei den in §§ 24, 24a AEG-E niedergelegten Pflichten der Eigentümer, der zur Nutzung dinglich Berechtigten und gegebenenfalls auch der Besitzer eines Grundstücks (u. a. Verkehrssicherungspflicht, Pflicht zur Gefahrenabwehr bzw. Gefahrenbeseitigung, Pflicht zur Gewährung von Zugang, Pflicht zur Duldung der Ersatzvornahme) handelt es sich um öffentlich-rechtliche Pflichten. Kommt es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Betreiber der Schienenwege und dem vorbezeichneten Personenkreis über den Umfang und die Einhaltung der genannten Obliegenheiten, kann die Durchsetzung öffentlich-rechtlicher Pflichten nach deutschem Rechtsverständnis nicht dem Betreiber der Schienenwege, sondern muss die Durchsetzung öffentlich-rechtlicher Vorschriften allein der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde vorbehalten sein.

Vor diesem Hintergrund halten wir es für erforderlich, §§ 24, 24a AEG-E um eine dem Artikel 21 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes (EBG) der Schweiz entsprechende Vorschrift zu ergänzen. Artikel 21 Abs. 1 EBG lautet wie folgt:

„Art. 21 Beschränkungen im Interesse der Sicherheit der Eisenbahn

(1) Wird die Sicherheit der Eisenbahn durch Arbeiten, Anlagen, Bäume oder Unternehmen Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren des Eisenbahnunternehmens Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so bestimmt auf Antrag des Eisenbahnunternehmens nach Anhörung der Beteiligten das BAV die zu treffenden Maßnahmen. Inzwischen sind alle die Sicherheit der Eisenbahn beeinträchtigenden Einwirkungen zu unterlassen. In besonders dringlichen Fällen kann das Eisenbahnunternehmen die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Maßnahmen selbst treffen.“

Die erforderliche Durchsetzung der in §§ 24, 24a AEG-E enthaltenen Maßgaben obliegt allein der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde mit den Mitteln des Verwaltungszwangs.

In diesem Zusammenhang könnten wir uns weiter vorstellen, dass derjenige, der Gefährdungspotenzial negiert und Eingriffe Dritter in seinen Verantwortungsbe-
reich ablehnt, dann auch die Verantwortung für den Fall übernimmt, in welchem

sich Gefährdungspotenzial entgegen seiner Annahme realisiert. Dies betrifft insbesondere die Übernahme von Schadenersatzpflichten. Da die Funktionsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene im öffentlichen Interesse liegt, kann insoweit ein Abweichen vom Prinzip der verschuldensabhängigen Haftung zu Gunsten einer verschuldensunabhängigen Einstandspflicht (Gefährdungshaftung) gerechtfertigt sein. Wir regen an, dies als flankierende Maßnahme zu prüfen.

Zu Artikel 3 Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes:

Wir regen an, die Nummerierung des Änderungsbefehls („1.“) zu löschen. Es handelt sich um den einzigen Änderungsbefehl.

Zu Artikel 6 Änderung des Bundeswaldgesetzes

Unter Hinweis auf die Terminologie in § 2 Abs. 6 AEG regen wir an, in § 2 Abs. 2 Nr. 5 BWaldG-E die Wörter „auf Gleisanlagen“ durch die Wörter „im Bereich von Betriebsanlagen der Eisenbahnen“ zu ersetzen.

Zum Eisenbahnregulierungsgesetz (§ 81 Abs. 2 ERegG) (neu):

Anders als im Vorentwurf nach dem Stand vom 14.06.2019 ist das Eisenbahnregulierungsgesetz jetzt nicht mehr Gegenstand des Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetzes. Diesbezügliche Änderungen seien in den Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts aufgenommen worden. In Bezug auf § 81 Abs. 2 ERegG sehen wir allerdings dringenden Handlungsbedarf.

§ 81 Abs. 2 ERegG bestimmt, dass die §§ 63 bis 65 ERegG ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr anzuwenden sind. Die zitierten Vorschriften betreffen die Entpflichtung der Wartungseinrichtungen von bestimmten regulierungsrechtlichen Vorgaben.

Der seit dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes am 2. September 2016 abgesteckte Regulierungsrahmen für Wartungseinrichtungen sowie die Modalitäten der Marktteilnahme von Wartungseinrichtungen haben sich aus Sicht aller Marktteilnehmer bewährt. Die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 gilt zudem für Wartungseinrichtungen unmittelbar.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, § 81 Abs. 2 ERegG zu streichen. Eine Streichung halten wir jedenfalls bis zu einer eventuellen Nachfolgeregelung durch das avisierte Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts für dringend erforderlich. Die Streichung sollte daher kurzfristig mit dem Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz bewirkt werden.

Zur Begründung Seite 15 f. („4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“):

Dass der Wirtschaft durch dieses Gesetz – respektive durch die Vorgaben des § 24a AEG-E – ein voraussichtlich nur geringer Erfüllungsaufwand entstehen soll, ist aus Sicht der betroffenen Eisenbahnen nicht nachvollziehbar: Es wird unter anderem erwartet, dass sie qualifiziertes Personal und ausreichend finanzielle Mittel bereit stellen, um Vegetation beidseits von rund 39.000 km Strecken innerhalb eines Streifens von 50 Metern entlang der Gleise (§ 24a Abs. 1 AEG-E i. V. m. § 24 AEG-E) turnusmäßig alle 9 bis 12 Monate – gegebenenfalls auch häufiger – zu inspizieren (Begründung Seite 27) und dabei die Eigentümer oder zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks – bei Waldbesitzern vielfach personenstarke Erbengemeinschaften – in jedem Einzelfall vorab informieren und auf Wunsch auch beteiligen (§ 24a Abs. 2 Satz 2 AEG-E). Der dadurch ge-

nerierte personelle und administrative Aufwand dürfte nicht ernsthaft auf einen voraussichtlich geringen Erfüllungsaufwand schließen lassen. Vielmehr drängt sich auf, dass der Verkehrsträger Schiene einmal mehr mit erheblichem Aufwand belastet wird, der anderen Verkehrsträgern so nicht zugemutet wird und der abermals zu einem Wettbewerbsnachteil des Verkehrsträgers Schiene führt.

Wir bitten, die floskelartig aufgestellten Behauptungen mit belastbaren Zahlen, z. B. auch zur behaupteten Ersparnis der bisher für die Durchsetzung zivilrechtlicher Entfernungsansprüche aufzuwendenden Mittel (Begründung Seite 16), zu belegen. Beim Erfüllungsaufwand der Verwaltung in Höhe von 620.800 EUR (Begründung Seite 16 ff.) scheint dies kein Problem zu sein.

Die Einlassung, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen seien bereits heute im Rahmen der anerkannten Regeln der Technik verpflichtet, Freischnitte entlang aller Eisenbahninfrastrukturanlagen vorzunehmen, auch wenn die Grundstücke, von denen die Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens stehen (Begründung Seite 15), verfängt nicht. Die nunmehr verpflichtende und flächendeckende Baumschau innerhalb eines Streifens von 50 Metern beidseits entlang der Gleise geht deutlich über den Aufwand für die schlichte Freihaltung des Regellichtraums hinaus.

Legt man die beim Erfüllungsaufwand der Verwaltung im Bereich des Bundes (Begründung Seite 16 ff.) angenommenen Parameter zu Grunde und spiegelt diese auf die Betreiber der Schienenwege, ergäbe sich allein für die reine Begehung bei der DB Netz AG grob überschlägig folgende Rechnung: Ein Mitarbeiter kann pro Tag eine Strecke von ca. 2 km kontrollieren (Begründung Seite 18). Er benötigt für angenommene 21.700 km (Begründung Seite 18) also 10.850 Tage. Bei 8 Std./Arbeitstag und einem durchschnittlichen Lohnsatz i. H. v. 38,80 EUR/Std. (Begründung Seite 19) errechnen sich Personalkosten i. H. v. 3.367.840 EUR p. a. (die turnusmäßige Begehung soll ausweislich der Begründung Seite 27 durchschnittlich alle zwölf Monate erfolgen).

Hinzu käme die ergänzende Begutachtung von einzelnen auffälligen Bäumen. Für die nähere Begutachtung von stichprobenartig 5% der vorhandenen relevanten, also auffälligen Bäume durch das Eisenbahn-Bundesamt werden 5,0 P veranschlagt (Begründung Seite 18). Ein Betreiber der Schienenwege kann sich nicht auf Stichproben beschränken, er muss alle auffälligen Bäume näher begutachten. Hierfür benötigt er also 100,0 P (5% = 5,0 P, 100% = 100,0 P). Es errechnet sich Personalaufwand i. H. v. 6.208.000 EUR (100,0 P x 8 Std. x 200 Arbeitstage x 38,80 EUR).

Allein für die turnusmäßige Baumschau im Bereich der DB Netz AG errechnen sich mithin grob überschlägig rund 9,6 Mio. EUR p. a. an Kosten. Noch nicht berücksichtigt sind die Kosten für anlassbezogene zusätzliche Inspektionen (Begründung Seite 27). Hinzu käme weiter der administrative Aufwand für die Einbindung der Eigentümer und der zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks.

Eine vergleichbare Berechnung wäre für den Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen anzustellen.

Dass jeder Betreiber der Schienenwege für Zwecke der Dokumentation seiner turnusmäßigen Inspektionen alle in Betracht kommenden Flurstücke einmalig erfassen müsste, sei nur am Rande erwähnt. Gleiches gilt für die Ermittlung der Eigentümer bzw. der zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks, wobei dieser Datenbestand fortlaufend zu aktualisieren wäre.

Einer belastbaren Aussage zum Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft sehen wir gerne entgegen.

Zur Begründung Seite 19 („Länder und Kommunen“):

Ländern und Kommunen soll durch § 24 und § 24a AEG-E kein Erfüllungsaufwand entstehen. Wir fragen an, ob der Anwendungsbereich der §§ 24, 24a AEG-E auf den Bereich der Eisenbahnen des Bundes beschränkt ist, so dass den Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder für den Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen anders als dem Eisenbahn-Bundesamt für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes kein Erfüllungsaufwand entsteht.

Zur Begründung Seite 22 („Zu Nummer 8 (§ 14a AEG)“):

Wir regen an, jeweils die Angabe „§ 3 Absatz 3 Nummer 4“ durch die Angabe „§ 3 Absatz 1 Nummer 4“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 23 („Zu Buchstabe b (§ 14c Absatz 1 AEG)“):

Wir regen an, den Klammerzusatz „(§ 14c Absatz 1 AEG)“ durch den Klammerzusatz „(§ 14c Absatz 2 Satz 1 AEG)“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 25, letzter Absatz:

Wir regen an, die Bezeichnung „3 §“ durch die Bezeichnung „§ 3“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 26, erster Absatz:

Wir regen an, nach dem Wort „ähnliche“ das Wort „Umstände“ einzufügen.

Zur Begründung Seite 26, vierter Absatz:

Wir regen an, die Bezeichnung „Satz 1“ durch die Bezeichnung „§ 24“ zu ersetzen. Die Vorschrift besteht nur aus einem Satz.

Wir regen an, das Wort „Teile“ durch das Wort „Teilen“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 27, dritter Absatz:

Wir regen an, die Angabe „§ 24 a“ durch die Angabe „§ 24_“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 27, vorletzter Absatz:

Wir bitten um Klarstellung, ob die Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes zum Baumbestand an Bahntrassen sich nur auf die seiner Aufsicht unterliegenden Eisenbahnen beziehen oder ob das Eisenbahn-Bundesamt auch Daten zu den seiner Aufsicht nicht unterliegenden Eisenbahnen beigesteuert hat. Die Begründung enthält keine Differenzierung und erweckt so den Eindruck, das Eisenbahn-Bundesamt habe auch den Baumbestand bei den nicht seiner Zuständigkeit unterliegenden nichtbundeseigenen Eisenbahnen ermittelt.

Zur Begründung Seite 29, zweiter Absatz:

Wir machen darauf aufmerksam, dass § 24a Abs. 4 Satz 1 AEG-E den Betreiber der Schienenwege nicht „berechtigt“, sondern verpflichtet, bei Gefahr im Verzug

die Gefährdung der Eisenbahnsicherheit durch umsturzgefährdete Gefahrbäume selbst zu beseitigen.

Zur Begründung Seite 29, vierter Absatz:

Wir regen an, den hier fälschlich verwendeten Begriff „einzuschlagen“ durch die Wörter „zu schlagen“ oder besser „zu fällen“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 30, erster Absatz:

Wir regen an, das Wort „Schiene“ durch das Wort „Schienenwege“ zu ersetzen.

Zur Begründung Seite 30, zweiter Absatz:

Wir hielten es für hilfreich, wenn die Begründung wenigstens ansatzweise erkennen ließe, auf welche Maßgaben der zitierten Gesetze die Verkehrssicherungspflichten insbesondere zu achten haben sollen.

Zur Begründung Seite 34, erster Absatz:

Wir regen an, das Wort „folgendes“ durch das Wort „Folgendes“ zu ersetzen.

Abschließend dürfen wir nochmals in aller Deutlichkeit festhalten, dass § 24a AEG-E in seiner jetzigen Ausprägung aus Sicht der Eisenbahnen nicht akzeptabel ist. Auch für die an Betriebsanlagen der Eisenbahnen belegenen Grundstücke obliegen die Verkehrssicherungspflichten allein (nicht: vorrangig) dem jeweiligen Eigentümer und dem zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks. Entgegen der in dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich vertretenen Auffassung lassen sich Verkehrssicherungs- und Handlungspflichten in dem in § 24a AEG-E beschriebenen Umfang insbesondere nicht aus § 4 Abs. 3 AEG zu Lasten der Eisenbahnen herleiten. Sie sähen sich im Ereignisfall zudem ohne sachliche Rechtfertigung sowohl einer zivilrechtlichen Haftung als auch einer strafrechtlichen Verantwortlichkeit ausgesetzt.

Für zweckmäßig hielten wir Prüfungs- und Betretungsrechte (nicht: -pflichten) sowie Handlungsoptionen der Eisenbahnen. Ein Recht auf Ersatzvornahme wäre namentlich dann hilfreich, wenn Eigentümer oder zur Nutzung dinglich Berechtigte eines Grundstücks ihrer Verkehrssicherungspflicht erkennbar nicht in gehöriger Weise nachkommen, augenfälliges Gefahrenpotenzial zu beseitigen ist oder ein Betreiber der Schienenwege auf freiwilliger Basis, also ohne Rechtspflicht, den Eigentümer oder zur Nutzung dinglich Berechtigten eines Grundstücks bei der Baumschau und bei Maßnahmen der Gefahrenabwehr unterstützen oder sich schlicht selbst vom verkehrssicheren Zustand insbesondere des Baumbestandes überzeugen möchte.

Wir hoffen, Ihnen hiermit gedient zu haben, und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr